

# 여수공항의 KTX에 대응한 경쟁력 확보방안 연구<sup>1)</sup>

## A Study on Improving Competitiveness against KTX of Yeosu Airport

최창호 Choi Changho<sup>2)</sup>, 임영태 Lim Youngtae<sup>3)</sup>

### Abstract

Since Korea Train Express (KTX) started running in 2004, the number of air passengers in Korean local airports is consistently decreasing. Furthermore, if Honam High Speed Railway opens in 2015 and KTX departing from Suseo railway station begins running in 2016, local airports, especially general local airports with no regular international flights are expected to have more difficulties.

This study is a case study of Yeosu Airport, where passengers are dramatically decreasing due to the increased usage of KTX since 2011, and the study focuses on improving competitiveness against KTX. As for the result, reconverting air passengers that have already transferred to KTX and preventing future conversions as well as creating new airline demand have been shown to be the revitalizing measures for Yeosu Airport. For specific methods, it suggests reduction of total transport cost through regular discounting of air freight charge and organizing airport-accessing transport system, securing fixed demand class linked with industrial complex and public offices, and creating new demand with tourism industry and MICE. It also emphasizes the importance of administrative and financial support system from local governments near Yeosu airport.

Keywords: Local Airport, Yeosu Airport, Korea Train Express (KTX), Competitiveness, Air transport Demand

### I. 서론

2004년 4월 경부고속철도 1단계 개통과 호남선의 고속철도 운행으로 우리나라의 지역 간 교통 환경은 괄목할 만한 변화를 가져왔으며, 2010년 10월 경부고속철도 2단계 개통으로 반나절 통행이 가능하게 되었다. 호남지역의 경우는 2011년 11월부터 전라선에 고속철도(이하 'KTX')가 운행되고 있으며, 2015

년 초로 계획된 호남고속철도(KTX 전용선) 1단계 개통과 2016년으로 예정된 수서역발 KTX까지 운행되면 주요 지역은 수도권과 2시간대 접근이 가능하게 된다.

하지만 그동안 국내 지역 간 장거리 교통수요를 담당하던 항공의 입장에서 KTX의 괄목할 성장은 항공수요를 잠식당하는 원인이 되고 있으며, 앞으로 주요 간선철도에 KTX 운행이 확대되면 항공이 갖는

1) 본 논문은 여수상공회의소(2014)의 '여수공항 활성화 방안 연구'의 연구 내용 일부를 토대로 작성하였음.

2) 전남대학교 경상학부 교수(제1저자) | Prof., Division of Business and Commerce, Chonnam National Univ. | Primary Author | jc1214@chonnam.ac.kr

3) 국토연구원 연구위원(교신저자) | Research Fellow, Korea Research Institute for Human Settlements | Corresponding Author | ytlm@krihs.re.kr

입지는 더욱 위축될 것이 우려되고 있다. 그리고 이러한 환경은 국제선 정기노선의 취항이 없이 국내선 노선 중심으로 운영되는 지방 일반공항의 경우 더욱 악화될 것으로 예상된다.<sup>4)</sup>

본 논문은 2011년 10월부터 전라선에 KTX 운행으로 항공수요의 상당 부분이 KTX로 전환되었고 2015년 호남고속철도까지 개통되면 승객 감소가 더욱 커질 것으로 예상되는 여수공항을 대상으로 공항 이용 실태를 분석하고 KTX 운행 확대에 대비한 경쟁력 확보방안을 강구하고자 한다.

연구의 진행은 여수공항의 수요 감소추이와 원인을 분석하고, 특히 전라선 KTX 운행에 따른 수요 감소량을 도출한다. 다음으로 장래 KTX 확충에 따른 환경 변화를 예상하여 추가 항공수요 이탈량을 예측한다. 그리고 이를 토대로 여수공항이 KTX와의 경쟁력을 확보하는 데 필요한 제반 정책 추진방안을 제시하고자 한다.

## II. 지방공항 활성화 및 KTX 경쟁 관련 선행연구 사례

### 1. 선행연구 사례 조사

중앙정부의 지방공항 건설과 운영 전략을 포괄적으로 제시한 계획은 국토해양부(2010)의 '제4차 공항개발 중장기 종합계획(2011~2015)'으로 1994년 제1차 이후 제4차 계획이 추진되고 있다. 제4차 계획은 국내 공항의 위계를 중추공항(인천), 거점공항(김포, 청주, 무안, 김해, 대구, 제주), 일반공항(원주, 양양, 광주, 여수, 군산, 울산, 포항, 사천), 소형공항(울릉도, 흑산도) 등 4개로 구분하여 세부 기능을 부여하고 있

다. 일반공항은 지방도시 기반 국내선 및 일부 국제선 수요를 원활하게 처리토록 하는 기능이 부여되었다. 이밖에 건설교통부(2006), 국토해양부(2010; 2011) 등에서 지방 일반공항의 건설과 운영계획이 포함되어 있다. 하지만 이들 계획은 지방 일반공항의 침체를 극복할 활성화방안까지 제시하지는 않으며, KTX 대비 경쟁력 확보방안 역시 포함하지 않고 있다. 한국공항공사(2010)의 '공항활성화 기본전략 수립'에서 장래 KTX 운행 확대 등 환경변화를 반영하여 지방공항의 장래 수요 예측과 활성화방안을 다룬 사례가 있다.

다음으로 지방공항 활성화를 다룬 학술연구를 조사하면 연구 사례가 많지 않으며, 대부분의 연구가 2000년대 이후 지방공항의 항공수요가 줄어들고 운영 적자가 발생하면서 진행되었다. 특히, 지방공항 활성화와 관련한 연구는 주로 국제공항을 대상으로 이루어졌으며, 일반공항을 대상으로 한 사례는 더욱 적다. 김제철(2001), 허중(2004), 홍석진(2004), 박병호(2005), 오상진(2010), 정삼철(2011) 등은 모두 지방 국제공항의 수요 부족을 극복하고 활성화시키는 방안을 강구한 사례다.

지방 일반공항의 활성화 과제를 다른 사례로 정하옥(2011)은 무안공항과의 역할 분담과 광주공항의 활성화방안을 다루었으며, 김태영(2012)은 최근에 항공수요가 더욱 감소하여 어려운 여건에 처한 사천공항의 활성화방안을 다루었다.

KTX 운행에 따른 지방공항의 수요 감소에 대처하는 방안을 다룬 연구로 홍석진, 정웅기(2006)는 대구공항의 운영 활성화방안을 제시한 바 있다. 한편, 김연명(2005)은 지방공항별 장래 이용수요를 예측하고 이에 대한 대책을 제시한 바 있으며, 여기에서

4) 공항분류에서 지방 일반공항이라는 것은 없으나 지방소재 국제공항과의 개념 대비 및 국토해양부(2010)의 일반공항 분류 기준을 적용하였으며, 지방공항 중에서 여수, 원주, 광주, 군산, 울산, 포항, 사천 등이 해당됨.

KTX 1단계 개통구간과 경쟁관계에 있는 지방공항의 활성화를 다루었다.

## 2. 선행연구의 시사점

지방공항 활성화를 다룬 정부정책과 연구를 살펴보면, 국제공항과 일반공항 등 공항의 기능에 따라 활성화방안의 수준이 다르게 제시되고 있다.

지방 국제공항의 활성화를 위한 정책방안은 투자 및 실천 규모가 큰 것이 특징이다. 국제공항 수준의 활주로 확장 및 계류장 건설 등 대규모 시설투자가 제시되었으며, 지방 국제공항을 허브공항으로 사용하는 저가항공사를 유치하고 국제선 정기 항공노선의 개발과 노선의 다양화를 주문하고 있다. 그리고 고속도로, 고속철도, 시외버스 등과 연계하여 주변지역에서의 접근성을 제고토록 광역접근교통체계를 구축하고 공항배후단지의 개발 및 공항 관련 첨단산업 유치, 공항중심형 경제자유구역 지정 등도 포함한다.

반면에 지방 일반공항을 대상으로 한 연구사례는 매우 적으며 제시된 대책 또한 상호 유사하고 실효성에 제약이 따르는 방안이 있다. 지역 저가항공사 설립 또는 기존 저가항공사 유치, 서울·제주노선 운항편수 증가 및 운항요일 조정, 공항 중심의 연계교통체계 확립을 주요 대책으로 제시하고 있으며, 지역산업과 연계한 공항발전전략을 수립하도록 건의하고 있다.

특히, KTX 운행노선과 경쟁관계에 있는 지방 일반공항을 대상으로 KTX에 대응한 경쟁력을 확보하는 데 초점을 둔 연구는 찾아보기 어렵다. 김연명(2011), 최정호(2011) 등이 경부고속철

도 2단계 개통에 따른 울산, 포항공항의 활성화 대안을 제시한 것이 최근의 사례다. 지방 일반공항은 신규 항공수요 창출이 어렵고 소재 지역 지자체의 재정지원 등도 한계가 있기 때문에 기존 승객이 KTX로 전환하는 것을 최대한 억제시키는 방안이 필요하겠으나 이에 대한 연구사례가 부족한 실정이다.

## III. 여수공항 여건 및 이용 실태

### 1. 여수공항 입지 및 시설 현황

여수공항은 전라남도 동부지역의 중소도시인 여수시에 입지하고 있다. 공항 배후권역의 주요 도시는 여수시, 순천시, 광양시 등이며, 전라남도의 구례군, 보성군, 고흥군 및 경상남도의 사천시, 남해군, 하동군 등이 공항 이용가능 배후권역을 형성하고 있다. 또한, 여수국가산단, 포스코광양제철소, 광양항컨테이너부두 등이 근거리에 있다. 공항 배후권역의 인구는 약 100만 명 수준이다.

여수공항은 1972년 대한항공(KAL)의 취항(서울 ↔ 여수)을 시작으로 1977년 제주노선(여수 ↔ 제주) 추가, 그리고 1992년 아시아나항공(AAR) 취항(서울 ↔ 여수) 등 노선이 확대되어 왔다. 여수공항의 활주

그림 1\_ 여수공항 이용 가능 배후권역 및 접근시간 분포



로는 2,100m로 연간 처리능력은 6만 회이며, 계류장은 5대의 항공기 동시주기능력을 보유하고 있다. 공항터미널의 연간 처리능력은 여객 272만 명, 화물 1.1만 톤이며, 주차장은 554대 동시주차 가능하다. 이와 같은 여수공항 시설은 활주로 연장을 제외하면 지방공항 수준을 넘어서 국제공항 기능을 수행하는 데도 손색이 없을 정도로 평가되고 있다.

## 2. 여수공항 운영실태 및 추이

### 1) 여수공항 운영실태 및 추이 개관

여수공항 이용 승객수는 1997년 98만 1,661명에서 2013년 47만 5,460명으로 약 절반으로 감소하였고, 연평균 증가율은 -3.7%이다. 특히 최근 5년간(2009~2013년) 연평균 증가율은 -5.4%로 더욱 감소하는 추세다. 여수공항의 화물수송 실적은 1997년 연간 453만 5,000톤에서 2013년 연간 206만 2,000톤으로 여객 감소 수준과 유사하며, 연평균 증가율은 -4.2%다. 여수공항이 처리하는 화물은 대부분 수화물이며 일부 우편물을 취급하고 있다.

항공기 운항편수는 1997년 연간 1만 314회에서 2013년 연간 5,836회로 역시 절반 수준으로 감소하였

고, 연평균 증가율은 -3.7%를 보이고 있다. 최근 5년간 연평균 증가율은 0.6%이며, 2012 여수세계박람회와 2013 순천만국제정원박람회 등 대규모 국제행사 지원을 위한 운항편수 확대로 승객수 감소율보다는 낮다.

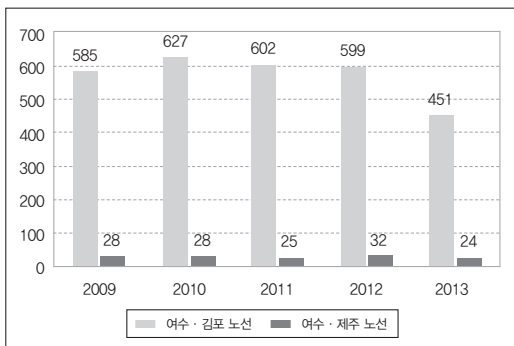
여수공항의 항공기 운항 형태는 국내선 정기선이 대부분이며, 국내·외 부정기선은 연차별 변동이 심하다. 부정기선이 가장 많이 취항한 연도는 1998년 43회이며, 2000년에는 0회로 나타났다. 2012 여수세계박람회 기간에는 부정기선이 28회(국제선 13회 포함)를 취항하였다. 부정기 국제선은 2005년 7회, 2010년 16회, 2012년 13회가 운항된 것이 전부다.

여수공항에 취항하는 항공사는 대한항공과 아시아나항공 등 두 개 항공사로 여수↔김포 노선은 두 항공사 모두 취항하며, 여수↔제주 노선은 대한항공만 취항하고 있다. 최근 5년간 여수↔김포 노선의 승객수 감소율은 아시아나항공이 -6.1%, 대한항공이 -4.4%로 아시아나항공이 다소 높다. 한편, 최근 5년간 여수↔제주 노선의 승객수 감소율은 -1.5%이며, 2012 여수세계박람회의 관광연계효과로 2012년에 다소 증가한 바 있다.

2013년 기준 여수공항의 활주로 이용률은 9.7%로 저조하다. 또한 연도별 당기순이익은 2010년 -74억 800만 원, 2011년 -76억 2,700만 원, 2012년 -82억 1,200만 원으로 해마다 적자폭이 증가하는 추세다. 적자의 주요 원인으로서는 이용객 감소로 인한 공항이용료 수입 축소가 지적되고 있다.

그림 2\_ 여수공항 이용객 추이

(단위: 천 명)



자료: 한국공항공사, www.airport.co.kr 통계자료 재정리.

### 2) 대규모 국제행사기간의 이용실태

여수공항은 2012년 여수세계박람회와 2013년 순천만국제정원박람회 등 대규모 국제행사(Mega Event) 지원공항으로 운영된바 이들 국제행사가 여수공항에 미친 영향을 파악하는 것이 필요하다.

이를 위해 <표 1>과 같이 국제행사가 없는 가장 최

표 1\_ 대규모 국제행사(Mega Event) 개최 기간의 항공수요 변화 비율  
(단위: %)

월	2011년 대비 2012년		2011년 대비 2013년	
	승객수(명)	운항편수(편)	승객수(명)	운항편수(편)
1	-4.5	1.6	-30.6	-0.4
2	-8.1	4.7	-20.8	1.3
3	-7.1	0.8	-20.9	3.3
4	-7.1	-2.3	-27.2	-2.5
5	22.3	11.7	-21.4	-0.8
6	40.6	21.1	-19.3	3.0
7	41.3	19.0	-29.0	0.2
8	5.0	1.1	-23.8	5.5
9	-23.9	-3.9	-27.4	-2.2
10	-8.7	4.2	-23.5	3.4
11	-11.1	-4.6	-20.2	-1.2
12	-27.3	-6.2	-25.8	-2.2

주: 음영은 국제행사가 개최된 기간임.  
자료: 한국공항공사. www.airport.co.kr 통계자료 재정리.

근 연도인 2011년의 승객수와 운항편수를 기준으로 국제행사 개최연도인 2012년과 2013년의 월별 변화 비율을 살펴보면, 대규모 국제행사의 효과가 기대만큼 높지 않음이 뚜렷하다.

2012년 여수세계박람회 기간(2012.5.12~2012.8.12) 동안 2011년 대비 플러스 증가율을 보였고, 나머지 월은 마이너스 증가율을 보였다. 2013 순천만국제정원박람회 기간(2013.4.20~2013.10.20)의 2011년 대비 증가율은 모두 마이너스로 나타났다. 이로부터 여수공항의 경우 대규모 국제행사에 따른 승객 증가 효과는 크지 않으며, 국제행사 종료 후의 관광수요가 항공 이용객 증가로 이어지는 긍정적 효과 역시 크지 않은 것으로 평가된다.

#### IV. 여수공항의 KTX 영향 및 경쟁력 조사

##### 1. 여수공항의 KTX 대비 경쟁환경 분석

여수공항의 항공기와 경쟁관계에 있는 수도권 지역

간 교통수단은 KTX와 고속버스, 승용차 등이 있다. 이에 따라 여수공항의 경쟁력을 파악하기 위해서는 이들 교통수단과의 비용·시간 측면에서 경쟁력을 파악해야 하지만 KTX가 비용과 시간 경쟁력이 승용차와 고속버스에 비해 월등히 우수하므로 KTX를 중심으로 경쟁력을 파악토록 한다. KTX는 전라선 복선전철화사업의 마무리와 함께 2011년 10월부터 운행하여 기존 용산역~여수엑스포역 간 소요시간을 5시간 13분에서 3시간 31분으로 1시간 42분

단축시켰다.

2014년 5월 현재 여수공항 배후권역인 여수시, 순천시, 광양시의 각 시청에서 서울시의 강북(서울시청)과 강남(강남구청)에 접근하는 시간과 비용의 경쟁력을 파악한 결과, 항공기 이용 시 통행비용이 KTX 대비 4만 1,800~4만 8,700원이 더 소요되며, 통행시간은 KTX 대비 60~120분이 덜 소요되는 것으로 나타났다. 참고로 고속버스 대비는 통행비용이 5만 6,100~6만 2,900원 더 소요되고 통행시간은 66~317분 덜 소요되며, 승용차 대비(비혼잡 기준)는 통행비용이 1만 4,839~2만 4,443원 더 소요되고 통행시간은 32~97분이 덜 소요된다. 통행비용과 통행시간은 기·종점 기준으로 본선 교통수단의 비용과 시간은 물론 터미널(김포공항, 강남터미널) 접근 교통수단의 비용과 시간까지 모두 합하여 산정하였다. 기준은 평일 보통요금이다.

이처럼 여수공항 항공기 이용 시 다른 경쟁 교통수단에 비해 통행비용이 더 소요되지만 통행시간은 가장 짧은 것으로 나타났다. 이에 따라 시간을 중시하

표 2\_ 여수공항 항공기 대비 KTX 경쟁력 비교 현황

출발지	도착지	비용	KTX (일반실)
여수 시청	서울 시청	통행비용 차이(원)	-41,800
		통행시간 차이(분)	90
		시간가치비용(원)	33,600
		총비용 차이(원)	-8,200
	강남 구청	통행비용 차이(원)	-41,900
		통행시간 차이(분)	98
		시간가치비용(원)	36,587
		총비용 차이(원)	-5,313
순천 시청	서울 시청	통행비용 차이(원)	-47,000
		통행시간 차이(분)	60
		시간가치비용(원)	22,400
		총비용 차이(원)	-24,600
	강남 구청	통행비용 차이(원)	-47,100
		통행시간 차이(분)	68
		시간가치비용(원)	25,387
		총비용 차이(원)	-21,713
광양 시청	서울 시청	통행비용 차이(원)	-48,600
		통행시간 차이(분)	112
		시간가치비용(원)	41,813
		총비용 차이(원)	-6,787
	강남 구청	통행비용 차이(원)	-48,700
		통행시간 차이(분)	120
		시간가치비용(원)	44,800
		총비용 차이(원)	-3,900

- 주: 1) 양(+)의 값은 KTX가 더 많이 소요되는 것이고, 음(-)의 값은 KTX가 덜 소요되는 것을 나타냄.  
 2) 본선 교통수단 운임은 평일 기준임. 항공료는 일반석, KTX 운임은 일반실 기준임.  
 3) 터미널 접근교통수단 비용과 시간은 여수시, 순천시, 광양시는 공항버스 기준이며, 서울시는 지하철 기준임.  
 4) 공항터미널과 철도역의 평균 대기시간을 반영함.  
 5) 통행시간가치는 2014년도 전국권 승용차운전자 통행 시간가치인 2만 2,400원/시간을 적용함.

는 항공 이용객의 특성을 감안하여 통행시간을 금전으로 환산하여 비용과 시간의 경쟁력을 종합적으로 평가할 필요성이 제기되었다. 결과는 <표 2>와 같이 전 구간에서 KTX의 총비용 부담이 적게 나타나 항공의 경쟁력이 낮은 것으로 도출되었다. 고속버스와 승용차 대비 항공 경쟁력은 여수시를 제외하고는 확

보하지 못하였다. 특히, 고속버스와 승용차를 이용할 경우는 전 구간에서 KTX 대비 경쟁력을 확보하지 못하였다.

## 2. KTX 운행에 따른 여수공항 수요 감소량 분석

전라선 KTX 운행(2011.10.5) 이후 2013년 말까지 대규모 국제행사 기간이 총 9개월 포함되었다. 따라서 KTX가 여수공항에 미친 영향을 파악하기 위해서는 국제행사 기간을 분리하여 분석할 필요가 있다. 국제행사가 없던 시기는 2012년은 1~4월과 9월이며, 2013년은 1월~3월이다.

<표 3>에서 전라선 KTX 운행을 기준으로 한 2011년 1~9월 대비 타 연도(2012, 2013년)의 여수↔김포 노선 승객수 증감을 보면, KTX로 인해 항공 승객이 줄어들었음이 명확하다. 두 국제행사에 영향을 받지 않는 기간을 기준으로 하는 2011년 대비 2012년과 2013년의 평균 감소율은 항공기 편당 승객수 기준 각각 -10.4%, -25.8%와 노선 전체 승객수 기준 각각 -10.3%, -24.8% 등이다.

2012년 1~3월의 경우 여수세계박람회 준비 등으로 인한 항공수요가 높았던 점을 감안한다면 2013년의 변화가 실제 KTX 운행에 따른 상황을 대변한다고 볼 수 있다. 이를 감안할 때 전라선 KTX의 운행은 여수↔김포 노선 승객수를 25% 정도 감소시키는 영향을 미친 것으로 평가된다.

물론 이 같은 여수↔김포 노선의 승객수 감소 원인이 모두 KTX에 있는 것은 아니지만, 2008~2010년 간 여수↔김포 노선의 승객수가 연평균 1.0%의 증가세를 보임을 감안할 때 KTX 운행이 여수공항 승객감소에 미친 영향은 분명하다.

표 3\_ 전라선 KTX 운행에 따른 2011년 대비  
여수↔김포 노선 승객수 변화

구분	항공기 편당 승객수 기준		노선 전체 승객 수기준		
	2012년	2013년	2012년	2013년	
1월	-5.9	-30.5	-4.3	-30.5	
2월	-12.2	-22.1	-8.1	-21.0	
3월	-8.3	-24.7	-7.9	-22.8	
4월	-4.3	-25.7	-6.6	-27.3	
5월	9.6	-21.3	23.1	-22.0	
6월	14.6	-22.2	35.0	-20.4	
7월	16.4	-29.5	34.3	-29.2	
8월	2.4	-28.8	1.1	-26.7	
9월	-21.5	-26.6	-24.7	-28.3	
평균	1~9월	-1.0	-25.7	-4.7	-25.4
	1~3월	-10.4	-25.8	-10.3	-24.8

자료: 한국공항공사, www.airport.co.kr 통계자료 재정리.

### 3. 여수공항 이용객 설문조사를 통한 KTX 대비 경쟁력 평가

#### 1) 조사개요 및 이용객 통행특성 분석

본 논문에서는 여수공항 이용객을 대상으로 KTX의 경쟁력을 파악하고 이를 여수공항 활성화방안을 도출하는 데 활용하고자 설문조사를 하였다. 조사기간은 2014년 5월 20일부터 6월 8일까지이며, 조사원에 의한 면접조사를 하였다. 유효회수 설문지는 371부다.

설문에 참여한 여수↔김포 노선 항공기 승객의 연령대는 30~40대의 비중이 69.0%로 높게 나타났는데, 이는 여수공항 배후지역의 산업 특성으로 30~40대가 업무/출장 비중이 많고 상대적으로 타 연령대보다 소득 수준이 높기 때문으로 파악되었다. 출발지와 도착지의 분포는 여수시와 수도권 간의 비중이 89.3%로 대부분이며, 순천시와 광양시까지 합하면

98.9%로 여수공항의 배후 영향권역은 넓지 않은 것으로 나타났다. 특히 서울지역은 자치구별로 김포공항의 접근성에 따라 이용 비중에 차이가 있어 이 부분이 KTX와의 경쟁 관계를 형성하는 핵심이 될 수 있다고 판단되었다.

여행 목적, 즉 항공기 이용 목적은 업무/출장이 47.1%를 차지하며, 상대적으로 관광/여가 목적의 비중이 17.8%로 낮았다. 이로부터 여수공항은 관광/여가 통행을 지원하는 기능이 아직 부족함을 알 수 있으며, 이것이 관광/여가 통행 비중이 30~40%를 차지하는 다른 지방공항과 여수공항의 두드러진 차이로 파악되었다.

여수공항 이용 빈도는 부정기 이용이 35.6%로 가장 많으며 연간 2~3회 이용자까지 합할 때 60.0%로 고정 수요층이 크지 않았다. 다만, 주 1회 이상 이용자가 8.8%이고, 월 1회 이상 이용자까지 합하면 40.0%로 이들을 항공기 이용 고정수요로 확보하는 방안이 강구될 필요성이 있었다.

여수공항과 항공기를 선택한 이유는 시간단축이 84.4%로 대부분을 차지하였고, 목적지가 공항과 가깝기 때문이라는 응답도 12.9%를 차지해 항공기 이용자들이 시간을 매우 중시함을 알 수 있었다. 하지만 여수공항이 이용하기에 편리하다는, 즉 접근성이 좋아서 이용한다는 응답비율이 2.7%에 그쳐 여수공항의 경쟁력을 떨어뜨리는 주요한 요인으로 분석되었다.

#### 2) 여수공항의 KTX 대비 경쟁력 평가

##### (1) KTX 대비 항공운임 경쟁력 평가

2014년 5월 기준 여수공항의 평일 기준 일반석 운임은 편도 8만 5,000원(항공운임 7만 원, 유류할증료 1만 1,000원, 공항이용료 4,000원)이다. 반면에 전라

선 KTX 평일 기준 일반실 정액운임은 용산역 기준으로 여수엑스포역 4만 6,000원, 여천역 4만 5,200원, 순천역 4만 3,000원이다.

여수공항의 여수↔김포 노선 이용객 설문 결과 유류할증료와 공항이용료가 포함된 적정한 항공운임 수준은 편도 평균 6만 8,378원(최소 6만 3,378원, 최대 7만 3,378원)으로 나타났다. 따라서 여수↔김포 노선 승객이 지불하고 싶은 운임의 범위는 6만 원대 초반에서 7만 원대 초반 사이로 파악된다. 이러한 운임 수준은 KTX 등 대체교통수단까지 감안하여 대담한 것으로 볼 수 있어 여수공항의 항공운임 정책에 시사점을 줄 수 있다.

다음으로 오늘 지불한 항공운임이 인상된다면 인상률에 따라 KTX 등 대체교통수단으로 전환할 의향을 설문한 결과, 5% 인상 시 24.0%, 10% 인상 시 29.3%가 타 수단으로 전환하겠다고 응답하여 50% 이상이 10% 이내에서 전환할 의향을 보였다. 특히 20% 이상 인상 시 85.8%가 전환 의향을 보여 운임 인상에 대한 민감도가 높음을 알 수 있다. 이는 반대로 20% 정도 운임을 인하할 경우 이용수요가 증가할 가능성이 있다는 의미를 부여한다. 대체교통수단은 KTX가 82.1%, 승용차 10.0%, 고속버스 8.9% 등으로 KTX가 대부분을 차지했다.

## (2) KTX 대비 항공시간 경쟁력 평가

여수↔김포 노선의 운항시간은 이륙 후 평균 45분이 소요된다. 여수↔김포 노선 이용자에게 현재의 KTX 소요시간이 어느 정도 감소하면 KTX로 전환할 것인가를 설문한 결과는, 5% 단축에서 6.2%, 10% 단축에서 14.2%로 나타나 10% 정도 단축되면 누적 20.4%가 전환할 것으로 나타났다. 또한 15% 단축 시는 누적 26.2%, 20% 단축 시는 누적 57.3%가 KTX로 전환할 것으로 응답했다.

2014년 5월 용산역↔여수엑스포역 KTX 평균 소요시간이 3시간 31분(211분)이므로 10%는 21.1분이 단축되며, 20%는 42.2분이다. 호남고속철도 개통에 따라 용산역-익산역 간 단축 시간이 평균 30분 정도 단축될 것으로 제시되고 있어 용산역-여수엑스포역 간 KTX 평균 소요시간의 14.2% 단축 효과를 보일 것으로 예상된다. 이 수치는 여천역과 순천역 등 여수엑스포역보다 소요시간이 짧아지는 철도역에서는 전환율이 더욱 높아질 수 있다는 의미를 부여하므로 공항 이용객의 기종점을 반영하여 산출한 전환율은 15.2%이며, 이 경우 항공에서 KTX로의 승객 전환량은 약 26.2%이다.

## (3) 기타 KTX 대비 경쟁 저해요소 평가

여수↔김포 노선 이용객이 여수공항에 대해 느끼는 불편사항은 공항까지의 접근교통인 것으로 나타났다(40.4%). 다음으로 항공기 운항노선과 운항횟수의 부족(27.1%), 항공기 운항시간의 부적합(6.7%) 등이며, 세 요소를 합하면 74.2%이다.

접근교통이 불편하다는 것은 통행비용과 통행시간 모두에서 여수공항 이용에 부정적 영향을 미친다. 시내버스나 택시로 KTX역까지 공항보다 빠르고 저렴하게 접근할 수 있기 때문에 항공 이용이 오히려 추가 비용과 과다한 접근시간을 소비하게 되기 때문이다.

같은 맥락에서 개선이 필요한 서비스 요소를 설문한 결과는 공항버스 노선 확충이 44.4%로 높게 나타났다. 주차료 할인 20.7% 등의 순서였다. 따라서 여수공항의 접근교통체계를 개선하여 비용과 시간을 절약시켜주는 것이 KTX 대비 경쟁력을 확보하는 또 다른 요소임이 제기되었다.

#### 4. 장래 KTX 확충에 따른 영향 예상

##### 1) 호남고속철도 개통 및 수서역발 KTX 운행 이후 시간 경쟁력 비교

여수상공회의소(2011)의 전라선 장래 속도경쟁력을 보면 호남고속철도가 개통되는 2015년 이후 용산역↔여수엑스포역·여천역·순천역 간 소요시간은 KTX 기준 약 30분이 단축되는 것으로 예상하였다. 이 경우 용산역과 여수공항 배후 KTX역 간의 소요시간은 여수엑스포역은 2시간 59분, 순천역은 2시간 37분 내외로 단축된다. 이로 인해 항공이용 시간(시·군·구간 터미널 접근시간을 포함한 총 통행시간 기준) 경쟁력을 갖던 지자체의 수가 급격히 감소한다. 호남고속철도 개통 전에는 여수시 출발·도착(발착) 기준 수도권 34개 시·군·구가 KTX 이용시보다 시간이 덜 소요되었으나 호남고속철도 개통 후에는 7개로 줄어든다. 특히 순천시 발착은 3개에서 0개로, 광양시 발착은 30개에서 7개로 줄어든다. 즉, 소요시간만을 감안할 때 여수시·광양시와 수도권의 7개 시·군·구(서울 강서구, 인천 서구·계양구·부평구·강화군, 경기 고양시·김포시) 사이만이 항공 이용 시간 경쟁력을 유지하게 된다.

특히, 2016년에 운영을 시작할 수서역발 KTX는 서울 강남권역과 경기도 일부지역에서 KTX 용산역의 시간 경쟁력을 앞서는 것으로 나타났다. 서울시는 강남구, 서초구, 송파구, 강동구, 광진구 등 5개 구이며, 경기도는 수원시, 성남시, 용인시, 하남시, 구리시, 남양주시 등 6개시이다.

##### 2) KTX 시설 확충에 따른 여수공항 이용수요 추가 이탈량 예상

여수공항 이용객 설문조사를 토대로 호남고속철도

표 4\_ 여수공항 여수↔김포 노선 승객의  
KTX 시간변화에 따른 항공 → KTX 전환율 평가

구분	여수	순천	기타	
호남고속도로 개통에 따른 전라선 KTX 시간단축량(분)	30	30	30	
KTX 기종점 총 통행시간 기준 시간단축량 비율(%)	15.6	16.3	16.3	
KTX 시간단축에 따른 항공 → KTX 누적 전환율(%)	5% 단축	6.6	5.3	0.0
	10% 단축	20.3	26.3	0.0
	15% 단축	25.4	42.1	11.1
	20% 단축	56.4	84.2	22.2
	25% 단축	59.4	84.2	33.3
	30% 단축	77.7	94.7	66.7
	35% 단축	78.7	94.7	66.7
호남고속철도에 따른 항공 → KTX 전환 예상 비율(%)	계산값	25.0	54.6	14.5
	적용값	25	55	15

주: 1) 여수는 여수엑스포역과 여천역을 포함한 것이며, 순천은 순천역임.  
2) 기타는 순천역을 이용하는 광양시, 보성군, 고흥군 등임.  
3) 전환 예상 비율은 승객 수를 반영한 가중평균값임.

개통에 따라 KTX로 전환되는 항공승객의 비중을 계산하면 <표 4>와 같이 여수시 25%, 순천시 55%, 광양시 15% 등이다. 다음으로 서울 강남권의 항공수요에 영향을 미칠 것으로 예상되는 수서역발 KTX 영향 반영이 필요하다.

한국철도공사(2013, 이하 'KORAIL')에서 수서-평택 노선을 운행하는 KTX 열차 빈도가 기존 경부고속철도 KTX 운행 빈도의 1/3 정도로 계획되어 있다. 또한 전라선의 경우 기존 KTX 운행횟수가 적어 익산역이나 오송역에서 환승할 경우도 발생한다. 대한교통학회(2014)는 수서역발 KTX의 신규 수요는 약 30%이고 나머지 70%는 서울역과 용산역을 이용하던 코레일 KTX 승객이 전환할 것으로 예측하였다. 이를 토대로 할 때 수서역발 KTX는 여수공항 김포노선 항공 이용객의 최대 30%까지 추가로 KTX로 전환시키는 영향을 미칠 수 있을 것으로 예상할 수 있

표 5\_KTX 시설 확충에 따른 장래 여수↔김포 노선 승객수 변화 예상

연도	자연 증감 (명)	호남고속철도 영향(명)	수서역발 KTX 영향(명)		
			최대 (30%)	평균 (20%)	최소 (10%)
2013	451,385				
2014	415,016				
2015	408,990	298,017			
2016	403,052	293,690	205,583	234,952	264,321
2017	397,200	289,426	202,598	231,541	260,483
2018	391,432	285,224	199,657	228,179	256,701
2019	385,749	281,082	196,758	224,866	252,974
2020	380,148	277,001	193,901	221,601	249,301
감소	100.0	-27.1		-41.7	

다. 하지만 수서역발 KTX는 전라선 직결 운행 계획이 아직 없기 때문에 익산역과 오송역에서의 환승에 따른 불편과 추가 시간소요 등으로 30%까지 전환할 가능성은 크지 않다. 이에 따라 본 논문에서는 수서역발 KTX가 여수공항 수요에 미치는 영향을 30%보다는 낮은 평균 20%로 가정하였다.

이상의 분석을 종합하면, <표 5>와 같이 2020년을 기준으로 할 때 여수공항 이용객은 호남고속철도 개통으로 27.1% 감소, 수서역발 KTX 운행에 따라 평균 20%가 더 감소되어 전체 41.7%가 감소할 것으로 예측된다. <표 5>의 자연 증감은 KTDB에 제시된 여수, 순천, 광양지역의 장래 항공 통행량 변화 추세를 반영한 것이다.

결국 여수↔김포 노선은 현재의 여수공항 운영 상태를 유지할 경우 2020년에 22만 1,601명이 이용하는 수준으로 전락할 가능성이 높다. 이러한 예측 수준은 가장 최근에 여수공항 수요를 예측한 국토해양부(2011) 및 한국공항공사(2010a; 2010b)의 예측치와 유사하다. 상기 보고서들은 2020년 여수공항의 총 수요를 중성장 기준으로 각각 28만 2,000명과 24만 4,000명으로 예측하였는데, 본 논문에서 추정된 여수↔제주 노선의 2020년 연간 예상 이용객 3

만 1,000명을 감하면 25만 1,000명과 21만 3,000명이 된다.

어쨌든 본 논문에서 강조하고 싶은 것은 수요예측의 정확성 여부가 아니라 여수공항이 현재의 운영 상태를 지속할 경우 앞으로 공항기능 유지에 상당한 어려움이 예상된다는 점이다.

더욱이 KTX 영향을 먼저 받은 광주공항의 경우 KTX 운행 전년도인 2003년 대비 전체기간(2005~2013년) 평균 -14.15%의 승객수가 감소하였으나 단기(2004~2008년) -9.65%, 장기(2009~2013년) -16.02%로

시간이 경과할수록 승객수 감소가 증가하는 경향이 나타났다. 이로부터 여수↔김포 노선의 장래 승객수는 <표 5>의 예측치보다 더욱 감소할 가능성도 있다.

## V. 여수공항의 KTX에 대응한 경쟁력 확보방안

앞서 정리한 바와 같이 현재의 KTX 운행에 따른 승객 감소 추세와 장래 KTX 운행 확대에 따라 예상되는 추가승객 이탈로 여수공항의 운영 여건은 더욱 어려워질 것으로 예상된다. 따라서 공항기능이 유지되도록 승객수요를 확보하기 위해서는 다양한 방안이 강구되고 시행되어야 한다.

여수공항의 시설여건은 지방 일반공항으로서 부족하지 않은 수준이므로 여수공항의 KTX에 대응한 경쟁력 확보방안은 소프트웨어적인 것이 중심이 되어야 하며, 1~2년 이내에 완료시키는 단기방안이 중심이 되어야 한다.

여수공항이 가장 우선적으로 추진해야 할 방안은 KTX 대비 운임경쟁력을 확보하는 일이다. 앞서 설문조사 등 관련 자료 분석에서 여수공항 수요 이탈 원인 중 운임경쟁력 저하가 가장 크므로 이를 해소하는 방안이 첫 번째로 강구되어야 한다. 둘째는, 마

케팅 전략에 기반을 두고 현재의 항공수요를 더 이상 KTX에 빼앗기지 않거나 반대로 KTX에 빼앗긴 수요를 재전환시키는 방안이 추진되어야 한다. 그리고 셋째로, KTX를 이용하기보다 항공을 선호하는 새로운 수요를 창출하는 방안이 필요하다. 이상의 여수공항 KTX에 대응한 경쟁력 확보방안에 관한 세부 내용을 시행 우선 순서에 따라 정리하면 다음과 같다.

## 1. KTX에 대응한 항공운임 경쟁력 확보방안

### 1) 항공운임 상시 할인체계 도입방안

KORAIL은 2012년 9월부터 KTX 운임을 15~30% 할인하는 ‘파격가 할인’ 제도를 시행하고 있다. 여수공항 배후지역 근로자 중 수도권에 가족을 둔 통행자에게는 항공을 대체할 요인이 될 수 있다. 특히, KORAIL은 현재의 다양한 요금할인 정책을 수서역 발 KTX에 대비해 더욱 확대할 움직임을 보이고 있어 요금할인 정책이 항공수요에 미치는 영향은 더욱 커질 것으로 예상된다.

이에 따라 여수공항이 KTX 대비 경쟁력을 확보하기 위해서는 운임, 공항이용료 등이 포함된 총비용을 인하하는 방안을 우선 강구할 필요가 있다. 유류할증료는 가변적이므로 할인의 대상이 되기 어렵고 현실적으로 기본운임과 공항이용료가 할인 대상이 될 수 있다.

기본운임의 할인방안은 현재와 같이 인터넷 예약 조건 및 예측 불가능한 1회성 할인방법이 아닌 ‘상시 할인’으로 변경해야 한다. 구매방법 역시 인터넷뿐만 아니라 전화·창구도 동일한 할인혜택이 가도록 해야 한다. 이를 통해 통행자가 항공 이용에 대한 안정적 선호도를 유지할 수 있기 때문이다. 할인 수준은 수요가 높은 시간대는 15~20%, 수요가 낮은 시간대는 25~30% 정도를 검토할 수 있으나, 상시 동일하게

유지하는 것이 항공수요 창출 측면에서 가장 바람직하며, 설문조사를 감안할 때 20% 정도가 적정하다. 한국공항공사 여수지사(2009) 조사에서도 여수↔김포 노선 요금인하 수준은 15~20%가 가장 많았다.

이로부터 여수↔김포 노선이 경쟁력을 유지하기 위해서는 현행 기본운임에서 20%가 인하된 5만 6,000원 정도가 적정하며, 여기에 공항이용료와 유류할증료를 더하면 7만 1,000원이 된다. 이 운임은 KTX 일반실 평일 운임의 1.5배인 6만 7,800원을 감안할 때 다소 높은 수준이다. 본 논문은 여수↔김포 노선의 총운임 수준을 KTX 운임 대비 1.5배 정도로 유지하는 것이 경쟁력 확보 차원에서 적정하다고 판단하며, 이를 위해 공항이용료와 공항접근비용 등 부가적인 비용감축 방안이 수반될 필요가 있다. 다만, 성수기는 항공사 자율 조정이 가능토록 하여 수익창출을 지원토록 하는 방안도 있다.

### 2) 공항접근 교통비용 감축방안

여수공항이 우리나라의 대표적인 지방공항들과 뚜렷이 구분되는 점은 각 배후도시의 교통체계에서 단말 지점에 위치한다는 점이다. 이 때문에 시내버스, 지하철 등 대중교통체계 구축이 어렵고 공항버스에 의존하는 상황이다.

공항버스 역시 항공기 출·도착 시간에만 운행하여 상시 공항접근 환경을 지원하지 못한다. 여수노선은 한 개로 편도 3,000원의 운임과 최장 35분이 소요된다. 순천시도 한 개 노선이며 편도 6,000원의 운임과 최장 50분이 소요된다. 광양시 역시 한 개 노선에 편도 8,000원의 운임과 최장 60분이 소요된다. 또한 최단시간 공항접근을 위해 각 배후도시의 도심과 공항 간 직결노선 형태를 취하며, 정차지점도 소수로 항공승객의 공항버스 노선 접근성이 매우 낮다.

설문조사 결과에서 여수↔김포 노선 이용자의 공

항 접근교통수단은 승용차(주차) 22.7%, 승용차(배웅) 26.7%, 택시 29.8%, 공항버스 12.9%, 렌터카 7.1% 등으로 조사되었다. 대부분 승용차와 택시를 이용한다.

하지만 여수공항까지 택시로 접근하려면 여수 시내에서는 1만 2,000~2만 원이 소요되며, 순천시와 광양시는 3만 원 이상 소요되는 곳도 있다. 승용차를 이용하더라도 1일 최대 8,000원의 주차비를 지불해야 한다. 이처럼 공항버스가 미흡함에 따라 과다한 공항 접근 교통비용이 소요되고 있으며, 이는 여수공항의 KTX 경쟁력을 떨어뜨리는 주요 원인으로 지적된다. KTX역은 모두 시내버스로 편리하게 접근할 수 있으며 택시를 이용하면 5,000원 이내로 주요 시내권에 접근이 가능하다.

여수공항의 접근교통체계가 미흡한 것은 다른 공항과의 비교를 통해서도 쉽게 알 수 있다. 접근성에 따라 공항가치가 어느 정도 변화하는가를 살펴본 김연명, 박진서(2005)의 연구에서 국내 공항 중 접근교통체계 개선 효과를 가장 크게 볼 수 있는 공항으로 군산공항과 여수공항이 제시된 바 있다. 한국공항공사(2009) 및 한국공항공사 여수지사(2009)의 조사에서도 접근교통체계의 미흡이 가장 문제점으로 지적되었으며 불편사항은 공항버스 이용 불편(노선 없음, 횡수 부족 등)이 절반을 차지하고 있다.

따라서 여수공항의 접근성 개선을 위해서는 공항버스 노선의 다양화 및 운행횟수 증편이 시급한 과제로 제기된다. 이를 보완하기 위해서는 공항 배후 지자체의 공항접근교통체계에 대한 대폭적인 지원이 필요하다. 여수시는 현행 한 개 노선을 두 개 노선으로 확대하고 경유지를 다수의 시민이 거주 또는 업무를 하는 지역으로 변경토록 해야 한다. 여수공항 이용객의 약 90%를 여수시민이 차지하는 데 비해 공항버스는 구도심과 공항을 직결 운행하기 때문이다. 상대적으로 이용객 수가 적고 주로 업무통행 목적으로 공항을 이용하는 순천시와 광양시는 현재의 한 개 노선을

유지하되, 순천만정원 등을 경유하여 신규 관광수요와 항공수요 연계를 모색해야 한다.

또한 현재 별도로 설치된 공항버스정차장을 시내 버스정류장과 통합시키고 ‘버스안내시스템’과 연계하여 공항버스 운행 상황을 시민들이 쉽게 알 수 있도록 개선해야 한다. 아울러 공항버스의 ‘준공영제’ 운영도 추진토록 한다. 공항버스요금을 시내버스와 같게 하고 공항버스와 시내버스 간 환승할인을 적용하며, 공항버스 운영의 적자손실분 지원(시내버스 준공영제와 동일 조건)도 해야 한다.

### 3) 공항이용 부대비용 감축방안

항공 기본운임 및 공항접근교통비용의 절감만으로도 일정 수준 KTX 대비 운임 경쟁력을 확보할 수 있다. 하지만 경쟁력을 더욱 확보하기 위해서는 공항이용 시 발생하는 주차료와 공항이용료 등 부대비용을 감축하는 방안을 강구하여야 한다.

여수공항의 주차이용 차량은 1일 288대 수준(주차면수 362면)이며 2012년도에 연간 2억 5,700만 원(부가세 제외)의 수입을 기록했다. 이 수입액은 주차장 관리 인건비와 시설유지비를 충당하는 수준이며, 주차장이 수익창출 역할은 하지 못하는 것으로 나타났다. 여수공항의 승용차 주차료는 최초 30분 600원, 이후 10분당 200원이 추가되며, 24시간 최대 8,000원이고 24시간 이후는 반복 적용된다.

여수공항 관계자에 따르면 승용차는 2~3일 장기 주차가 70~80%에 달할 정도로 장기주차 비중이 높다. 이는 인근 산업단지, 관공서 등의 근로자가 주말에 수도권으로 귀가통행이 많기 때문에 파악되었다. 이로부터 여수공항의 주차료 감면방안은 그간 간헐적으로 시행해 온 이벤트성 감면정책에서 승용차를 대상으로 하는 상시 할인정책으로 변경토록 할 필요성이 제기된다.

주차료 상시할인 시 요금수준은 항공권 소지자에 한해 통행목적에 따라 다양하게 적용토록 한다. 일반 시민의 공항이용 활성화를 위해 주중(화~목) 주차요금을 24시간까지 무료로 하고 24시간 이후는 50% 할인하는 방안 등을 강구하며, 고정 항공이용 수요층을 유지하기 위해 금요일부터 월요일까지 장기주차고객에 대해서는 완전 무료로 하는 방안도 필요하다. 또한 다음 절에서 논할 ‘항공료 계약할인제’ 협정기관의 업무출장 확인 시 주차료 대폭 감면 또는 완전 무료를 추진한다. 하지만 여수공항 이용수요 증대를 위해서는 주차료를 완전 무료로 전환하는 것이 가장 바람직한 정책으로 평가된다.

다음으로, 여수공항의 공항이용료는 KTX와의 운임경쟁력 확보 및 공항 활성화를 위해 폐지 또는 감축하는 것이 바람직하나 공항 운영비 및 타 공항과의 형평성 등으로 독자적 움직임이 어려우므로 이를 지자체 공항지원 정책과 병행하는 것이 바람직하다. 즉, 다음 절에서 다룰 지자체의 공항활성화 지원 예산을 공항이용료 감축 분으로 대체하는 방안이다.

## 2. 항공에서 KTX로의 전환수요 억제방안

### 1) 광양만권 산업클러스터 연계 항공수요 확보

여수공항 배후 여수시, 순천시, 광양시는 4만 7,188개 사업체에 근로자수 25만 2,410명을 보유하고 있으며, 특히 국가·일반산업단지(이하 ‘산단’)와 항만으로 이루어진 대규모 산업클러스터를 형성하고 있다. 여수공항은 지방의 일반공항이지만 울산공항과 더불어 대규모 산단을 배후에 둔 장점이 있으므로 이를 최대한 활용해야 한다.

여수공항의 배후 산단에 대한 마케팅 전략은 현재의 산단 근로자 공항이용 수요를 더 이상 KTX에 빼앗기지 않거나, KTX로 빼앗긴 수요를 되돌리는 전

략으로 접근하는 것이 바람직하며, 이를 위해 다음의 두 가지 방안이 필요하다. 하나는 산단 근로자의 공항이용 수요에 대한 요금/시간 경쟁력을 확보하는 것이고, 다른 하나는 산단 기업체/근로자의 공항에 대한 선호도를 증진시키는 것이다.

전자인 요금/시간 경쟁력 확보를 위해서는 첫째, 산단관리 주체(예: 한국산업단지공단) 또는 개별기업과 항공사 간에 ‘계약할인제’를 실시하여 항공운임 상시 할인체계를 구축(25~30% 수준)하고, 둘째, ‘산단 직원 주차료 할인 제도’ 도입을 통한 비용적·시간적 공항 접근성을 증진시키도록 한다. 주차료 할인 수준은 60% 이상 또는 효과 추이에 따라 100%까지 전액 감면토록 한다.

후자인 공항 선호도 증진을 위해서는 여수공항에서 ‘기업 홍보의 날’ 운영을 검토한다. 365일 중 하루를 산단 소재 특정기업의 홍보의 날로 지정 운영(기업에서 홍보부스 등 설치 운영 가능, 기업 창립기념일 등을 활용)하며, 매일 하기가 어려우면 월단위로 여수공항 배후 산단을 대표하는 기업 12개사를 선정한다든지, 아니면 15일 단위로 24개사를 선정하는 등 다양한 방안을 도출할 수 있다.

### 2) 항공 이용 경쟁력 확보 대상에 초점을 둔 마케팅 강화

KTX 2단계 개통에 따른 경부축 공항 국내선 이용객 수요 변화를 살펴보면 다음과 같은 시사점이 도출된다. 첫째, 항공과 고속철도의 최소경쟁가능거리로 간주되는 약 400km 정도의 공항은 수요의 변화가 크지 않다. 둘째, 배후에 대도시가 있을 경우 항공이용 고정수요층이 두꺼워 항공수요의 변화가 크지 않다. 즉, 울산공항이나 포항공항과 달리 김해공항은 KTX의 영향을 크게 받지 않는 양상으로 나타났다.

여수공항의 경우 이 같은 시사점을 활용하는 방안을 강구해야 하며, 우선 타깃 마케팅이 필요하다.

항공이용을 선호하는 고정수요층, 즉 시간을 중시하는 고소득자를 대상으로 하는 마케팅을 강화하는 방안이다. KTX로 3시간 정도 소요되는 거리에서는 항공기를 선호하는 고정수요층이 상시 존재할 수 있기 때문이다.

타깃 마케팅 방안으로 '여수공항 마일리지' 제도 도입을 추천한다. 여수공항을 자주 이용하는 승객 중 희망자에 한해 공항마일리지를 적립시켜 우대하는 방안이다. 공항 VIP 스카이라운지 이용권 부여(기존 VIP 접견실 활용), VIP 주차구역 설치 및 주차료 면제, 공항입주시설 이용료 할인 혜택 등이 강구될 수 있다.

### 3. KTX에 대응한 경쟁우위 신규 항공수요 창출방안

#### 1) 여수공항 연계 남해안 특화 관광프로그램 개발 및 거점 관광지 연계

기존 여수공항 배후 관광자원은 자연경관을 위주로 구성되어 타 지역 대비 특화가 없는 한계가 있었다. 하지만 2012 여수세계박람회를 계기로 인공물에 의한 관광자원을 확보하게 되었고, 2013 순천만 국제정원박람회 역시 자연경관 위주의 관광패턴을 바꾸는 계기가 되었다. 그 때문에 여수공항 배후지역은 타 지역에 견줄 만한 관광 경쟁력을 지니고 있으며, 2013년 이후 유료관광지 입장객이 세 도시를 합해 500만 명을 상회하고 있다(한국관광공사 2014). 하지만 관광객 증가가 항공 이용 수요로 연계되지 않는 상황이다. 이는 항공 이용 시 운임 부담과 더불어 렌터카, 택시 등 연계교통수단을 이용하는 데 추가 비용이 소요되기 때문이다. 따라서 여수공항이 남해안 관광의 거점공항 역할을 수행하기 위해서는 항공비용의 절감과 더불어 연계교통수단의 비용 감소와 이용편리성을 증진시키는 방안이 강구되어야 한다.

여수공항은 관광교통 수요 확보를 위해 KORAIL 사례를 벤치마킹할 필요가 있다. KORAIL은 2012 여수세계박람회, 2013 순천만국제정원박람회 기간 동안 박람회장을 이용하는 승객에 대해 철도요금과 입장료를 연계한 할인상품을 판매하였고, 이후 동백꽃 열차 등 지역의 다양한 행사와 연계하여 할인프로그램을 운영하고 있다. 또한 열차와 관광버스로 남해안 관광을 연계한 S-Train도 호응이 높다. 공항의 여건상 KORAIL처럼 관광버스 연계까지 포함한 패키지 상품을 운영하기에는 역부족이다. 하지만 렌터카, 관광지 입장료 등이 포함된 패키지 상품 개발은 가능하다. 이 방안은 여수, 순천, 광양 등 여수공항 배후지역의 여행사와 연계하여 추진하는 것이 효율적이며, 여수공항은 배후 지자체와 연대하여 필요한 행·재정적 지원을 해야 한다.

다음으로, 경남 남해군와의 연계관광 방안을 강구해야 한다. 여수공항과 여수신항 국제여객선부두, 남해 서상항을 잇는 Air and Sea 관광교통축을 개발하여 개인 또는 가족단위 관광객을 여수공항으로 유인하는 방안이다. 단체관광객은 관광버스와의 비용경쟁력 약화로 유치가 쉽지 않으나, 개인 또는 가족단위 관광객은 가능하다. 렌터카 업체 및 남해지역 숙박업소와 연계한 Air-Car-Tel 연계 전략도 추진토록 한다.

여수시 지역으로 한정할 때는 시티투어버스를 활용하는 방안도 강구해야 한다. 여수시 관광지와 공항과의 거리가 짧고 도로여건이 우수하므로 항공기 운항시간과 시티투어버스를 연계하여 항공수요와 관광수요를 동시에 창출하는 방안이다. 시티투어버스를 활용할 경우 공항접근교통 부족 문제를 일부 해소하는 일거양득의 효과가 있다.

결론적으로 여수공항이 기존의 업무통행 중심의 공항에서 벗어나 관광통행 기능을 활성화시키기 위해서는 항공과 연계한 관광프로그램/관광루트 개발

이 필요하다. 항공과 관광시설을 연계한 관광패키지/할인상품의 개발과 판매, 항공과 도서지역(남해, 금오동, 거문도 등) 관광을 연계한 프로그램 개발, 항공과 신규 관광거점(여수세계박람회부지, 순천만정원 등) 연계 관광프로그램 개발 등이 될 수 있다.

## 2) 지자체 및 배후 산단 MICE 연계

MICE 산업은 회의(Meeting)·포상관광(Incentives)·컨벤션(Convention)·전시회(Exhibition)의 머리글자를 딴 용어다. 앞서 전시회(E) 중심의 여수공항 배후 대규모 국제행사가 항공 승객 증가에 효과를 주지 못하는 것이 입증되었다. 이에 따라 전시회(E)보다는 지속적인 항공 승객을 창출하는 다른 MICE 항목의 활성화가 필요하다.

대안으로, 회의(M)·포상관광(I)·컨벤션(C)을 대상으로 하는 MICE 유치를 통한 여수공항 활성화를 추진토록 한다. 여수시는 2014년 상반기 총 93건의 MICE 관련 행사를 유치해 3만 7,175명이 방문했다고 한다. 이 수치는 2011년 동기간 대비 건수는 2.6배, 방문인원은 3배 증가한 것이다. 여수시내 컨벤션 시설은 8곳으로 총 7,346석 규모를 갖추고 있다. 여수시는 기초지자체 최초로 '마이스 산업 육성에 관한 조례(2013년)'를 제정한 바 있으며, MICE 펌투어 및 MICE 행사에 대한 재정지원을 하고 있다.

여수공항 배후지역의 MICE 산업 활성화는 공항 이용객을 확보할 수 있는 가장 확실한 대안 중의 하나로 평가된다. 특히, 국제 MICE 참가자는 항공 선호도가 높기 때문에 항공이용 수요와 곧바로 연계될 수 있다. 따라서 여수공항 배후 지자체가 MICE 산업을 육성하는 시책에 부응하여 여수공항도 대응전략을 마련하고 지자체와 공조하는 체계를 구축해야 한다. 여수공항은 지자체와 협의하여 항공료의 일부와 셔틀버스의 지원, 숙박시설·관광지 입장료 할인 등 다양

한 지원방안을 강구할 수 있다. 현재 여수시는 MICE에 대해 교통비와 셔틀버스 등을 지원하고 있으므로 이를 여수공항과 연계하는 방안을 강구해야 한다.

한편, 여수공항 배후 산단 입주 기업체 및 배후 지자체 관련 회의를 여수공항에서 할 수 있도록 공항청사내 회의실 설치방안도 강구해야 한다. 업무통행 비중이 높은 여수공항이 타 지방공항과 차별화되어 할 수 있는 방안 중 하나다. 영국의 지방 소공항인 사우스햄튼공항에서 효과를 본 사례가 있다. 공항에서 배후 산단이나 공공기관까지 30분~1시간 소요되는 상황에서 공항 회의실의 설치는 수도권과 만나질 업무통행이 가능하게 되어 여수공항 이용수요에 긍정적 효과가 예상된다.

## 4. 여수공항 배후 지자체의 행·재정적 지원 확보 방안

KORAIL은 KTX의 확충과 간선철도의 복선전철화, 그리고 철도경쟁체제의 도입 등 급변하는 지역교통 환경에 대응하여 다양한 수요확보 전략을 시행하고 있다. 최근에 특히 두드러지는 것이 지역 관광산업과 연계를 위한 지자체와의 공조다. 따라서 항공도 KTX와 경쟁 환경을 조성하려면 공항 배후 지자체와의 공조체제 구축이 필수적이다.

현재 지방공항 활성화와 관련하여 기초지자체에 지원조직이 구성된 것은 원주공항 배후 원주시와 횡성군, 군산공항 배후 군산시, 포항공항 배후 포항시, 그리고 사천공항 배후 사천시, 그리고 여수시 등이다. 여수시는 2013년부터 지원부서(철도공항팀)가 운영되고 있으나 순천시와 광양시는 별도의 여수공항 지원부서가 없다.

한편, 지역소재 공항에 대한 재정적 지원을 담은 조례는 김포공항 배후를 제외한 광역지자체에서 모두 제정한 상태이며, 기초지자체의 경우도 지방 일반

공항이 입지한 곳은 여수공항을 제외하고 모두 제정된 상황이다. 공항이 주변지역에 미치는 사회경제적 효과를 감안하여 공항 소재지에 국한하여 지원하는 개념에서 벗어나 공항배후 지자체가 협력하여 공항 활성화를 지원해야 하며, 이를 위해 여수시, 순천시, 광양시 모두 여수공항 지원조례 제정과 공항지원 업무체계 구축이 필요하다.

다음으로 지자체의 공항지원 수준을 강화해야 한다. 현재 조례 제정을 한 지자체의 경우 지원 기준의 제약과 예산액의 부족으로 공항을 활성화시킬 만한 역할을 하지 못하고 있다. 공항이 도시발전에 미치는 여러 가지 효과를 감안하여 지자체의 재정지원 기준을 하향·축소하고 지원금의 규모를 높이는 것이 합리적이다.

현실적으로 볼 때 공항활성화에 도움을 줄 수 있는 지자체의 재정지원은 항공사 노선신설을 위한 지원보다는 공항접근 교통체계를 개선하여 공항 이용객의 통행비용을 줄여주는 것과, 공항이용료와 승객 편의시설 확충 등 공항운영에 필요한 지원, 그리고 MICE와 연계한 지원 등이 될 수 있다. 아울러 여수시를 비롯한 여수공항 배후 지자체의 조례도 이와 같은 지원이 가능하도록 제정되어야 한다.

## VI. 결론

본 논문은 KTX의 운행에 따라 항공 수요가 급격히 감소되고 있는 여수공항을 사례로 KTX에 대응한 경쟁력확보 방안을 강구하였다.

선행 연구에서 제시된 지방 일반공항 활성화방안을 보면 저가항공사 유치와 제주노선 증편이 가장 빈번하게 제시되고 있다. 하지만 여수공항은 현재의 수요를 기준할 때 저가항공사가 안정적으로 운행할 만한 여건이 되지 않으며, 제주노선의 증편 역시 고흥, 장흥 등에서 출항하는 제주행 쾌속선과 광주공항의

제주노선 중복 등으로 공항 활성화에 미치는 영향은 제한적일 것으로 평가되고 있다.

이에 따라 여수공항을 활성화시킬 가장 확실한 방안은 KTX로 전환되었거나 전환될 항공 이용객을 재 전환 또는 억제시키고 지역산업과 연계하여 새로운 항공수요를 창출하는 것이 될 수 있다. 이를 위해 본 논문에서는 항공운임 상시 할인과 접근교통체계 정비를 통한 항공이용 총비용 인하방안, 산단 및 관공서 등과 연계한 고정 수요층 확보방안, 그리고 관광산업 및 MICE 등과 연계한 항공수요 창출방안 등을 제안하였다. 그리고 공항 배후 지자체의 행·재정적 지원의 필요성도 강조하였다.

여수공항보다 앞서 KTX와 경쟁체제에 놓인 광주, 울산, 포항공항 등 타 지방 일반공항의 경우 KTX의 영향이 시간의 경과에 따라 더욱 커지는 양상이 나타났다. 그만큼 지방 일반공항에 주는 KTX의 영향이 절대적이라는 것이며, 달리 말하면 지방공항이 KTX와 경쟁력을 확보하여 자생하기가 매우 어렵다는 의미가 된다. 하지만 지방 일반공항이 '공익공항'이라는 정부의 보호울타리 안에서 경쟁력을 잃어가기에는 아직 노력해야 할 사항이 많이 남아 있다.

본 논문은 배후 도시권역이 작고 고속철도 전용선이 직접 경유하지 않는 여수공항을 대상으로 지방 일반공항의 KTX에 대응한 경쟁력 확보방안을 강구함에 따라 본 논문에서 제시된 대응방안이 곧바로 타 지방 일반공항에 적용되기는 제한적일 것이다. 하지만 여수공항과 유사한 여건에 있는 타 지방 일반공항의 활성화방안을 강구하는 데 시사점이 되기를 기대한다.

## 참고문헌 •••••

- 건설교통부. 2006. 제4차 국토종합계획 수정계획(2006~2020), 과  
천: 건설교통부.
- 국토해양부. 2010. 제4차 공항개발 중장기 종합계획(2011~2015),  
과천: 국토해양부.
- \_\_\_\_\_. 2011. 제2차국가기간교통망계획2차수정계획(2001~2020),  
과천: 국토해양부.
- 김연명. 2005. 지방공항 운영체계 개선방안 연구. 서울: 한국공항  
공사.
- \_\_\_\_\_. 2011. 지방공항 활성화 대안 모색. 지방공항 활성화방안  
정책토론회, 자료집: 17-46.
- 김연명, 박진서. 2005. 지방공항 운영체계 개선방안 연구 -공항의  
경제적 가치 산정과 공항 운영 정책. 고양: 한국교통연  
구원.
- 김계철. 2001. 청주국제공항 활성화 방안-국제항공화물을 중심으  
로. 고양: 한국교통연구원.
- 김태영. 2012. 사천공항 활성화 방안-국제선 운항을 중심으로, 창  
원: 경남발전연구원.
- 대한교통학회. 2014. 수도권고속철도(수서발 KTX) 수송수요 예측  
연구. 대전: 한국철도공사.
- 박병호. 2005. 청주국제공항과 연계한 지역개발 전략. 충북대학교  
건설기술논문집 24권, 1호: 101-122.
- 여수상공회의소. 2011. 전라선 철도 고속화 방안 연구. 여수: 여수  
상공회의소.
- 오상진. 2010. 청주국제공항 활성화 추진방안. 충북 FOCUS 8호,  
청주: 충북개발연구원.
- 정삼철. 2011. 청주국제공항 활성화 & 수요창출 전략. 충북 FOCUS  
제24호. 청주: 충북개발연구원.
- 정하옥. 2011. 광주공항의 기능제고 및 발전방안. 광주: 광주발전  
연구원.
- 최정호. 2011. 지방공항 활성화 방안. 지방공항 활성화방안 정책토  
론회, 자료집: 56-57.
- 한국관광공사. 2014. 2013 관광통계. 서울: 한국관광공사.
- 한국공항공사. 2009. 2009 여객통행실태조사결과. 서울: 한국공  
항공사.
- \_\_\_\_\_. 2010. 공항활성화 기본전략 수립. 서울: 한국공항공사.
- 한국공항공사 여수지사. 2009. 여수공항 활성화를 위한 여수공항  
역세권 설문조사 결과 보고서. 한국공항공사 여수지사 내  
부자료.
- 한국공항공사 홈페이지. www.airport.co.kr.
- 한국철도공사 경영연구처. 2013. 2013년 KTX 중장기 수송수요 예  
측. 대전: 한국철도공사.
- 한국철도공사 홈페이지. www.korail.com.

- 허종. 2004. 무안국제공항 활성화 방안. 무안: 무안시청.
- 홍석진. 2004. 무안국제공항의 전략적 발전 방안. 전남: 전남도청.
- 홍석진, 정용기. 2006. 대국국제공항 활성화 방안에 관한 연구. 대  
한교통학회지 24권, 6호: 7-19.

- 논문 접수일: 2014. 10. 20
- 심사 시작일: 2014. 10. 28
- 심사 완료일: 2014. 11. 21

---

## 요약

주제어: 지방공항, 여수공항, 고속철도, 경쟁력, 항공수요

KTX가 운행되기 시작한 2004년 이후 우리나라 지방공항은 지속적으로 이용객이 감소하고 있다. 더욱이 2015년 호남고속철도 개통과 2016년 수서역발 KTX가 운행되면 지방공항, 특히 정기 국제선이 취항하지 않는 지방 일반공항의 어려움은 더욱 커질 것으로 예상된다.

본 논문은 2011년부터 KTX 운행에 따라 이용객이 급격히 감소되고 있는 여수공항을 사례로 KTX에 대응한 경쟁력 확보방안을 강구하였다. 연구 결과, 여수

공항을 활성화시킬 방안은 KTX로 전환되었거나 전환될 항공 이용객을 항공으로 재전환 또는 억제시킴과 더불어 새로운 항공수요를 창출하는 것으로 나타났다. 이를 위해 본 논문에서는 항공운임 상시 할인과 공항접근 교통체계 정비 등을 통한 총비용 감소방안, 산업단지 및 관공서 등과 연계한 고정 수요층 확보방안, 그리고 관광산업과 MICE 등과 연계한 새로운 항공수요 창출방안 등을 제안하였다. 그리고 공항 배후 지자체의 행·재정적 지원의 필요성도 강조하였다.