

공항철도 도심공항터미널 활성화 방안

A plan for vitalization of AREX City Airport Terminal

이소영[†], 이창환*, 채동훈*, 백진욱*

So Young Yi[†], Chang Hwan Lee*, Dong Hun Chae*, Jin Wook Baek*

Abstract 12million foreigners visited in Korea in 2013, were 58% to be entering through Incheon International Airport. Incheon Int'l Airport's passenger capacity is expected to reach saturation in 2015 to relieve congestion in 2017 aimed at 2nd terminal construction projects completed under way. In order to obtain a short-term effect of pre-arrival distance from Incheon Int'l airport to allow passengers to share the city, there is a need to enable the terminal. In this regard, based the Seoul station City airport Terminal's operating status of in-depth analysis of the current situation and the problems, Seoul station City airport Terminal based on this, comprehensive plan for activation and revise related laws, policy support from various perspectives, such as the proposal was made.

Keywords : Airport Railroad, City Airport Terminal, Incheon International Airport, Airport facilities fee

초 록 2013년 1,200만명의 외국인이 한국을 방문하였으며, 이 중 58%가 인천공항을 통해 입국하고 있으나, 인천국제공항의 여객수용능력은 2015년 포화상태에 이를 것으로 전망되어 혼잡도 완화를 위해 인천공항에서도 2017년 제2여객터미널 준공을 목표로 건설사업을 진행 중에 있으나, 단기적으로 효과를 얻기 위해서는 인천공항 도착 전 도심에서 여객을 분담할 수 있도록 도심공항터미널 기능을 활성화 할 필요가 있다. 이에 대해, 서울역 도심공항터미널의 운영현황을 기반으로 현 상황의 문제점을 심층 분석하고, 이를 토대로 서울역 도심공항터미널 활성화를 위한 종합대책과 관련법규 개정 등 다양한 시각에서의 정책적인 지원사항을 제안하였다.

주요어 : 공항철도, 도심공항터미널, 인천공항, 공항시설이용료

1. 서 론

공항철도 서울역 도심공항터미널은 2010년 12월 29일 전구간(서울역~인천국제공항역) 개통과 동시에 운영을 시작하였다. 삼성동의 한국도심공항에 이은 현존하는 두 번째 도심공항터미널로 강북지역 및 KTX와 연결되는 지방거주 내국인과 인천공항을 통해 입국하는 외국인을 대상으로 하여, 대한항공, 아시아나항공, 제주항공의 국내 3개 항공사가 입주하여 탑승수속과 수하물 위탁, 법무부 출입국관리사무소에서 출국심사를 수행 중에 있다. 서울역 도심공항터미널은 모든 항공사의 탑승수속이 가능하도록 공용체크인 시스템을 구축하였고, 수하물 이송의 안전성 확보를 위해 수하물 보안검색설비를 갖추고 있다. 그러나, 개소 전 예측한 이용객 수의 절반에도 미치지 못하는 저조한 수요와, 당초 설계 시 직영으로 운영 예정이었던 항공사의 입주거부로 외주화로 운영되고 있어, 운영비용이 과다하게 지출되고 있는 바, 이에 대한 전반적인 활성화 종합대책의 필요성이 대두되고 있다.

† 교신저자: 코레일공항철도(주) 영업본부 영업지원처(soyoung@arex.or.kr)

* 코레일공항철도(주) 영업지원처

또한, 현재 인천공항 국제선 항공수요의 지속적인 증가로 인천공항의 혼잡도가 가중되고 있으며, 2015년 이후 인천공항 이용객이 포화상태에 이를 것으로 예측됨에 따라 인천공항은 제2여객터미널을 건설 중에 있으나, 단기적으로 인천공항 혼잡도를 완화시키기에는 역부족이어서 도심에서 공항이용객을 분산할 수 있도록 도심공항터미널에 대한 정책적인 지원과 홍보가 필요하다. 본 연구서에서는 서울역 도심공항터미널의 이용현황을 기반으로 현 상황의 문제점을 분석하고, 이를 토대로 서울역 도심공항터미널을 활성화하기 위한 종합대책과 관련법규 개정 등 다양한 시각에서의 활성화 방안을 제안코자 한다.

2. 본 론

2.1 서울역 도심공항터미널 현황

2.1.1 운영현황

서울역 도심공항터미널은 2010년 12월 29일 공항철도 2단계 전구간 개통과 동시에 운영을 시작하여 직통열차 이용객을 대상으로 인천공항에서 출발하는 국제선의 탑승수속과 출국심사 서비스를 제공하고 있다. 지하7층, 지상 2층 건물로, 도심공항터미널은 지하2층에 위치하고 있으며, 총 16개의 체크인카운터와 BHS(Baggage Handling System)설비가 설치되어 있으며, 법무부 출입국사무소와 여행객을 위한 각종 편의시설이 입주해 있다.

현재, 대한항공, 아시아나항공, 제주항공의 3개 국적사가 직영운영이 아닌 외주 운영으로 5시 20분 ~ 19시까지 탑승수속 업무를 수행하고 있으며, 출국심사는 8시~19시까지 운영 중에 있다.

2.1.2 운영실적

개소 이후 꾸준히 이용객이 증가하고 있으나, 직통열차 이용객 대비 도심공항터미널 이용 비율은 약 20%, 전체 열차 이용객 대비 도심공항터미널 이용 비율은 10% 미만으로 저조한 수준을 보이고 있다. 인천공항에서 도심공항터미널 입주항공사가 취급하는 여객이 약 60%이고, 직통열차 이용객 중 도심공항터미널 입주항공사 이용객이 약 57%임을 감안할 때, 현재의 이용객은 절반에도 미치지 못하는 매우 저조한 수준임을 알 수 있다. Table 1은 도심공항터미널 이용실적이며, Fig. 1은 열차이용객 대비 도심공항터미널 이용비율을 나타낸다.

Table 1 Passengers of Seoul Station City Airport Terminal

Classification	Passengers			
	2011 (2010.12.29~2011.12.31)	2012	2013	2014 (1.1~3.31)
Total	55,715	65,128	81,030	20,921
Daily	151	178	222	232

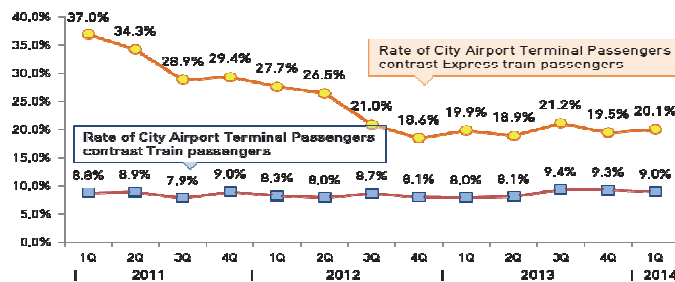


Fig. 1 Rate of Seoul Station City Airport Terminal passengers contrast Express train passengers

2.1.3 운영 문제점

개소 이후 홍보와 다양한 활성화 방안을 통해 도심공항터미널의 인지도를 높이는 데 주력하고 있으며, 인천공항과 견주어도 될 만큼의 우수한 설비를 보유하고 있음에도 이용객은 크게 증가하지 않아, 현 상황의 문제점이 무엇인지를 짚어보고자 한다.

우선, 서울역 도심공항터미널에서 탑승수속이 가능한 항공사가 3개 국적 항공사로 제한되어 있어 추가적인 항공사 유치에 필요하다. 최근 방한 중국인이 큰 폭으로 증가하여 방한 외래객 중 1위를 기록할 정도로 많은 중국인이 입국하고 있으나, 서울역 도심공항터미널에서는 중국 국적 항공사가 없어 증가하는 방한 중국인을 수용하기 어려운 실정이다. Table 2는 인천공항을 통해 입국하는 국가별 외국인을 나타낸다.

Table 2 The Top 5 countries of foreign immigration Incheon Int'l Airport

Ranking	Country	Number of Foreigners(2013)		Share
		Total	Daily	
1	China	1,971,570	5,402	37.2%
2	Japan	1,373,658	3,763	25.9%
3	America	617,781	1,693	11.7%
4	Taiwan	400,156	1,096	7.5%
5	Hong Kong	348,825	956	6.6%

두 번째로, 3개 항공사가 직영운행을 하지 않고 공항철도에 운영을 위탁하는 외주운영 방식으로 운영되고 있어, 항공사에서 이루어지는 모든 업무를 수행하지 못하고 일부 제한적인 업무를 수행함으로써 이용객의 다양한 니즈를 충족하는 데 한계가 있다.

또한, 탑승수속 마감시간이 항공기 출발 3시간 전으로 수하물 처리에 필요한 최소 필요시간보다 더 많은 여유시간이 발생되어 시간을 절약하고자 하는 고객에게 불편요소로 작용할 수 있다. Table 3은 서울역 도심공항터미널에서 수하물 처리를 위한 최소 필요시간을 나타낸다.

Table 3 The minimum time required for baggage handling

Classification	Required time	Remarks
Check-in ~ loading ULD	35min	
Moving for Express train	43min	On-time service rate : 99.91%
2 nd Security check	7min	
Security Restricted Area	15min	
Loading Flight	45min	Fixed time
Total	145min	

마지막으로, 도심공항터미널 이용 활성화를 위한 정책적인 지원이 부족한 것이 문제점으로 분석된다. 2004년 5월, 삼성동 도심공항터미널 이용고객에게 적용했던 공항이용료 감면제도를 폐지함으로써 도심공항터미널 이용수요가 감소된 사례를 비추어 볼 때, 정책적으로 도심공항터미널 활성화를 위한 관련규정 개정도 필요하다고 판단된다.

2.2 도심공항터미널 활성화 방안

2.2.1 개요

도심공항터미널의 활성화 저해 요인을 분석하였고, 이를 토대로 도심공항터미널을 활성화 하기 위한 방안을 제시하고자 한다.

2.2.2 항공사 추가 유치

앞서 문제점으로 나타났듯이, 방한 중국인 수요는 증가하고 있으나 서울역 도심공항터미널에서는 3개 국적항공사만 이용이 가능하므로, 인천공항 이용객이 높은 항공사를 추가로 유치하여 이용객 증대를 꾀할 필요가 있다. 우선적으로 인천공항 취항 항공사의 점유율을 분석하여 이용객이 가장 많은 항공사를 파악하고, 방한 중국인 수요가 높고 저가항공사 이용객이 많은 서울역 도심공항터미널의 특성을 접목하여 중국 남방항공, 진에어를 우선 유치 대상으로 선정하여 유치할 필요성이 있다. 이를 위해 서울역 도심공항터미널의 외주운영 대가로 항공사로부터 징수하는 조업수수료 등의 한시적인 면제가 검토되어야 할 것이다. Table 4는 인천공항에서 취항하는 상위 10개 항공사를 나타낸다.

Table 4 The Top 10 Airlines flying to Incheon Int'l Airport

Ranking	Airlines	Share	Ranking	Airlines	Share
1	Korean Airlines	26.8%	6	Cathaypacific Airlines	3.0%
2	Asiana Airlines	25.0%	7	Thai Airways	2.6%
3	Jeju Air	3.9%	8	Air china	2.4%
4	China Southern Airlines	3.6%	9	Jin Air	2.2%
5	China Eastern Airlines	3.0%	10	Eastar Air	1.9%

2.2.3 도심공항터미널의 업무범위 확대 및 탑승수속 마감시간 단축

현재 도심공항터미널을 외주운영하고 있어 항공사에서 수행하는 업무 중 일부 제한이 있으나, 3년간 운영하며 습득한 노하우를 바탕으로 항공사와의 원만한 협의를 통해 이용객이 가장 많이 불편해하는 항목을 우선으로 업무범위를 확대해 나가야 할 것이다. 항공 마일리지 조회 및 사용업무, 대한항공의 공동운항편 탑승수속 시행(아시아나는 2013년 2월부터 공동운항편에 대해 탑승수속을 시행하고 있으며, 제주항공은 2013년 8월부터 전세기 이용객도 탑승수속이 가능하도록 업무범위를 확대하였다.)과 전세기 탑승수속이 가능하도록 업무범위를 확대하여야 할 것이다. 전세기는 여행사의 패키지 상품 구성 시 부정기편으로 운항되므로, 여행사와의 유기적인 업무협조를 통해 서울역을 단체여행객의 미팅포인트로 활용할 수 있도록 하는 방안도 함께 검토되어야 할 것이다.

또한, 시간을 절약하고자 하는 비즈니스 목적의 이용객 등을 위해 탑승수속 마감시간을 단축 하여야 한다. 현재 항공기 출발 3시간 전인 탑승수속 마감시간을 2시간 40분 전으로 20분 앞당김으로써 도심공항터미널을 이용하지 못하는 이용객의 약 14%를 이용 유도가 가능하여 수요 증대에도 크게 기여할 것으로 예상된다. Table 5는 현재 서울역 도심공항터미널에서 탑승수속을 하지 못하는 원인에 대해 분석한 결과이다.

Table 5 Impossible reason for check-in

Classification	Share	Remarks
Visa and passport	35.0%	Present expired passport
check-in deadline	14.1%	Before 3 hours of flight departure time
Code share	10.7%	Korean Airline
Group visa	6.3%	Package tour passengers

이 두 가지는 항공사의 적극적인 협조 없이는 불가능한 것으로, 여객 포화상태에 이른 인

천공항의 혼잡도 완화를 위해서도 적극적인 검토가 이루어져야 할 것이다.

2.2.4 공항이용료 배분을 위한 정책적 지원

과거 삼성동 도심공항터미널의 경우, 1997년부터 도심공항터미널 이용객에 대해 공항이용료를 50% 감면 해오다, 2002년 3월 30% 감면으로 변경 후 2004년 5월 폐지하기에 이르렀다. 최초 공항이용료 감면 목적은 김포공항 혼잡도 완화를 위해 추진하였으나, 인천공항 개항 이후 공항시설의 수용능력 증대와 인천공항 이용 활성화를 위해 감면제도를 폐지한 것으로, 인천공항 여객수용능력이 포화상태에 이르고 있는 현재의 상황을 감안할 때, 도심공항터미널을 활성화하여 인천공항 여객을 분담하고 혼잡도를 완화하는 것이 이용고객 측면에서도 적극 고려되어야 할 것으로 보인다.

공항시설이용료의 징수근거는 항공법에 근거한 공항시설관리권에 바탕을 두고 있으며, 이에 기인하여 공항시설관리규칙에 따라 인천국제공항공사가 이용료를 징수하는 것으로, 이는 항공이용객의 공항시설의 사용에 기초한 사용대금의 성격을 지니고 있다고 판단된다.

공항시설은 기본시설과 지원시설로 나뉘지며, 도심공항터미널은 항공법 시행령에 의거하여 별도의 시설로 구분되어 있으나, 도심공항터미널도 공항시설로서의 기능을 하고 있으므로, 공항시설 기능을 수행한 일정부분에 대해 인천국제공항과 수익 배분이 이루어져야 할 것이다.

이를 위해 항공법 상 공항시설과 공항시설관리규칙 상 공항시설의 범위가 상이한 부분을 조정할 필요가 있으며, 도심공항터미널 이용고객이 인천공항에서 사용하는 시설의 범위를 파악하여 공항시설이용료 배분기준을 마련해야 할 것이다.(도심공항터미널이 인천공항의 시설을 이용하는 비율은 도심공항터미널 운영개선을 위한 제언에서 약 70~85% 면적 및 시설만을 이용한다고 조사된 바 있다[1]).

3. 결론

본 연구에서는 서울역 도심공항터미널의 이용실적을 토대로 이용실적이 저조한 원인을 분석하고 활성화를 위한 종합대책에 대해 제언하였다. 도심공항터미널은 인천공항의 혼잡도 완화를 해결하기 위한 근본 해결책 중 하나로, 공항철도의 적극적인 도심공항터미널 홍보와 국토교통부와 인천국제공항 등 관련기관의 적극적인 정책적 지원이 필요할 것이다.

이에 따라, 서울역 도심공항터미널이 활성화되기 위해서는 다음과 같은 사안들에 대한 적극적 추진이 필요할 것으로 보인다.

첫째, 인천공항의 관문인 공항철도 도심공항터미널이 국적 항공사 뿐 아니라 다양한 외국 항공사의 서비스가 가능하도록 항공사의 추가 유치 및 유치를 위한 제도 마련

둘째, 도심공항터미널이 현 상태에서 가능한 모든 업무를 수행할 수 있도록 업무범위 확대를 위한 항공사의 적극적 지원

셋째, 도심공항터미널이 공항시설로서 인정을 받고 이용객에게 더 많은 편의를 제공할 수 있도록 공항시설이용료의 배분 또는 감면 추진

이에 더하여 인천국제공항역까지의 KTX 직결운행 등 외부환경 변화 등에 따라 도심공항터미널 이용객에 영향을 미칠 것으로 예상되어, 효율적이고 지속적으로 운영가능 한 방안에 대한 관심과 대응마련이 요구된다.

참고문헌

(6) 보고서: 저자명 (출판년도) 제목, 발행기관명, 보고서명. 순으로 표기

[1] Je Chul. Kim, Cheong Ho. Song, Jun Hyun. Kim, Ji Sun. Lee (2002) Improvement of the City Airport

Terminal operation, *The Korea Transport Institute*

(한국철도학회 정기학술대회 Full Paper -Template 작성일: 2014.04.10)