

論文

인천국제공항의 수익원 다양화 방안에 관한 연구 -해외 공항의 사례를 바탕으로-

권태훈*, 김기웅*

A study on the diversification in revenue sources for Incheon International Airport Based on other airports in the foreign countries

Tae Hoon, Kwon* and Kee Woong, Kim*

ABSTRACT

Incheon International Airport as the gateway to Korea is having the happiest time with those honorable prizes. But in these days, the trend of aviation is changing rapidly, so many rival airports in the world as well as north-east asian countries are rushing to find new revenue sources not to be turned over. Hence Incheon International Airport should push into fresh fields or create new sources of business keeping innovation by making foreign airports its role model.

This study brings up some new profit models of foreign airports; Malaysia's Kuala Lumpur International Airport, China's Xiamen Aviation Industry Zone, German's Frankfurt Fraport Airports Group. This study analyzes the status of listed airports and presents strategies after investigating whether they are suitable for and compatible to Incheon International Airport.

Key Words : 인천국제공항, 쿠알라룸푸르 공항, 샤먼 항공산업단지, Fraport A.G, LCCT, MRO, 공항전문기업

I. 서 론

글로벌 금융위기가 확산되면서 실물 부분의 위기로 전이되었고, 이러한 세계 경제의 위기는 인천국제공항의 항공운송실적 감소로 이어져 2008년에는 전년 대비 4%의 여객운송실적 감소와 5.2%의 화물실적 감소를 가져왔다(2008 인천국제공항공사 영업성과보고, 2009).

본 연구는 인천국제공항의 지속적인 발전을 위해 새로운 수익원 창출 방안을 해외공항의 사례를 통해 모색하고, 이를 통해 인천국제공항에 어떻게 접목시킬 수 있는지 제안하는 것을 최종 목적으로 한다.

첫째, 최근 급속하게 발전하고 있는 저비용 항공사의 유치와 저비용 항공사 전용터미널의 건설을 인천국제공항의 새로운 수익원으로 활용할 것인지 알아보려고 한다.

둘째, 현재 인천국제공항은 MRO 사업의 충분한 입지조건과 환경을 갖추고 있고, 민/군수 시장성을 포함할 경우 충분한 경쟁력을 갖추고 있다. 국내의 MRO 산업 현황을 분석하고 인천국제공항의 MRO 사업 유치가 새로운 수익원으로 타당한지 알아보고

2009년 12월 9일 접수 ~ 2009년 12월 21일 심사완료

* 한국항공대학교 대학원 경영학과

** 한국항공대학교 경영학과 교수

연락처, E-mail : pkmthhfo@paran.com

경기도 고양시 덕양구 화전동 200-1

자 한다.

셋째, 다양한 방법을 통하여 수익을 창출하고 있는 Fraport A.G를 중심으로 인천국제공항이 나아가야 할 발전 방향을 검토해 보고자 한다.

II. 이론적 배경

2.1 공항 수익에 대한 개념

운영 수익(Operation Revenues)은 항공기, 승객 또는 화물과 관련하여 항공기 처리에서 직접적으로 발생되어지는 수익인 항공수익(Aeronautical Revenue)과 여객터미널 또는 공항관리 부지에서 항공기처리와 관련이 없는 상업 활동으로 발생되어지는 수입인 비항공수익(Non-Aeronautical Revenue)으로 구분되어진다.

항공수익에는 항공기 착륙료, 여객이용료, 조명이용료, 항공 관제료, 항공기 주기료, 항공기의 지상조업과 청소와 관련된 비용 등이 포함된다. 반면 비항공 수익에는 사무실 임대료, 구내영업 사용료, 주차료, 전기시설 사용료 등을 포함한다.

항공수익과 비항공 수익의 구분은 항상 명확하지 않고 나라마다 공항마다 수익에 대한 구분의 방식들이 매우 다양하며, 어떤 공항은 이러한 수익에 대한 분류를 항공사와 관련되어지는(Airline Related Revenue) 혹은 그렇지 않는 수익(Airline Non-Related Revenue)으로 구분을 하기도 한다.

표 1. 공항 수익의 구분

운영 수익(Operation Revenues)	비운영 수익(Non-Operation Revenues)
- 여객터미널 등 공항운영 관련지역에서 발생하는 수익 - 항공수익(Aeronautical Revenue) - 비항공수익(Non-Aeronautical Revenue)	- 공항의 운영과 직접 관련되지 않은 활동으로부터 발생하는 수익 - 이자수익, 자산매각 수익 - 교육훈련, 컨설팅에 의한 수익

2.2 저비용 항공사와 저비용 항공사 전용터미널의 현황

2.2.1 저비용 항공사의 개요

저비용 항공사 또는 저가 항공사(LCC : Low Cost Carrier)란 기존 대형 항공사(FSC : Full Service Carrier)에 대비되는 비즈니스 모델이다. 저비용 원가 구조를 가지고 가격에 민감한 수요를 대상으로 저가의 항공서비스를 제공함으로써 기존 시장을 잠식해 나감과 동시에 새로운 수요를 창출

하여 수익을 극대화 하는 비즈니스 모델이다.

2.2.2 저비용 항공사 전용터미널의 개요

저비용 항공사 전용터미널(LCCT : Low Cost Carrier Terminal)은 국제선, 국내선을 통틀어 저비용 항공사를 이용하는 많은 승객들을 처리하기 위해 특별히 지어진 터미널을 가리킨다. 저비용 항공사 전용터미널을 운영하는 데에는 기존 주기장만으로도 충분하지만, 주차시설, 탑승시설 등 추가적인 시설을 건설하여 운영하기도 한다(Mohad & Muhammad, 2008).

저비용 항공사는 기존의 대형항공사와 달리 짧은 지상 대기시간, 빠른 체크인, 빠른 이륙 준비가 필요하고, 라운지 제공은 필요로 하지 않는다(Barrett, 2004). 그렇기 때문에 많은 공항들은 서비스 세분화를 고려하게 되었고, 항공사의 성격에 따라 차별화된 서비스를 제공하기에 이르렀다(Pitt & Brown, 2001).

2.3 MRO 산업의 정의

항공기 및 엔진이 제작사에서 출고되어 항공사의 운용 계획에 따라 사용을 하게 되면 항공기의 성능은 운용 연한이 길어질수록 제작 당시의 항공기 및 엔진의 성능을 유지하기가 어려워진다. 따라서 세계 각국의 항공당국은 항공사에게 보유 항공기 및 엔진이 그 성능을 유지할 수 있도록 정비프로그램을 바탕으로 정비하도록 법적으로 요구하고 있다. 이러한 법적인 요구사항을 충족시키기 위해 항공사는 항공기 및 엔진에 대한 정비프로그램을 개발하여 정비에 적용한다.

항공사가 보유한 정비프로그램에 의해 정비를 수행하기 위해서는 그에 상응하는 정비 시설, 장비/공구 및 정비 인력 등을 갖추고 있어야 한다. 그러나 항공사 입장에서 이러한 시설 및 장비, 그리고 정비 인력을 유지하기 위한 비용이 점차 증가함에 따라 항공사 운영의 하나의 압박 요소로 작용하게 되었다.

따라서 항공사에서는 정비프로그램의 정비 요구사항 전부 또는 일부를 정비전문업체에 위탁하여 운영하게 되었다. 이렇게, 항공사로부터 항공기 및 엔진 등의 정비를 위탁 받아 정비 작업을 수행하는 사업을 항공기 정비사업(MRO Business : Maintenance, Repair and Overhaul Business)이라 한다.

2.4 공항전문기업의 정의

해외의 주요 선진공항들은 무한경쟁에서 살아남기 위해 업무영역 다각화를 하는 등 공항그룹으로 지속적 성장을 거듭하고 있는 실정이다. 전통적인 이익을 창출하던 항공기 운항, 터미널 운영과 보안, 안전 서비스 제공 및 지상 조업 등에서 벗어나 해외 공항에 대한 컨설팅 서비스, 지분 투자와 기업 인수·합병, 공항 주변지역 개발과 해외 공항 투자 및 운영 참여 등 다양한 방법을 통하여 수익을 창출하려 하고 있는 것이다. 이렇게 다양한 수익원 창출 노력을 통하여 항공시장의 변화에 따른 영업성과의 급격한 변화를 줄이고 사업부분의 위험성을 감소시키기 위해 노력하고 있다.

III. 해외공항의 사례

3.1 저비용 항공사 유치 성공 공항의 사례 - 쿠알라룸푸르 공항

말레이시아 정부는 Air Asia의 급속한 성장에 따라 늘어나는 여객 수요에 맞맞추고, LCC의 운영 형태를 고려하여 말레이시아 대표 공항인 쿠알라룸푸르 공항에 저비용 항공사 전용터미널(LCCT)을 건설하였다.

쿠알라룸푸르 공항이 건설된 1998년에는 Air Asia도 MTB(Main Terminal Building)에서 운항하였으나 저비용 항공사의 특징인 비용 감소 부분과 여객 수요의 증가 등을 고려하여 Fig. 1과 같이 MTB에서 남쪽으로 약 2km 떨어진 우편집중국과 화물터미널 인근에 LCCT를 건설하기에 이른다. 2005년 6월부터 108백만MYR(약 36,955백만 원)의 공사비를 투자하여 2006년 1월 완공 후 3월부터 본격적으로 운영을 개시하였다.

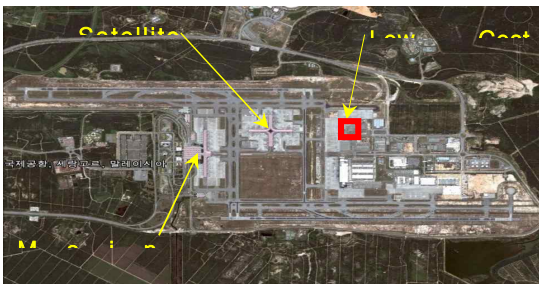


Fig. 1 쿠알라룸푸르 공항의 LCCT 위치

쿠알라룸푸르 공항 당국은 말레이시아 정부의 적극적인 지원 아래 기존 대형항공사와 저비용 항공사의 공존을 통한 공항발전을 이룩하고자 신규 저

비용 항공사 전용터미널 건설을 목표로 준비하고 있다.

그러나 공항당국이 처음부터 저비용 항공에 대한 적극적인 지원을 했던 것은 아니다. 말레이시아에서 LCC가 운항을 시작한 것은 2002년이지만 2003년 국제선에 진출하면서부터 급속도로 발전하게 되었고, 공항당국에서도 이에 대한 대응이 필요함을 느끼게 되었다. 또한 말레이시아의 항공수요의 성장요인(지리적 위치, 관광자원, 국민성 및 소득수준 등)들로 인해 저비용 항공의 성장 가능성이 높음으로 보고 향후 동남아시아의 허브가 되기 위해 저비용 항공에 대한 전략적인 지원을 하게 되었다.

공항당국에서는 전략적인 지원을 위해 LCC의 의견을 적극적으로 반영하여 2006년 화물터미널을 개조하여 LCCT를 건설·운영한 결과 저비용 항공사가 기존 대형항공사를 위협할 정도로 급속한 발전을 가져오게 되었다.

이런 저비용 항공사의 발전에 따라 공항당국은 동남아시아의 허브공항 육성전략의 하나로 '저비용 항공사의 지원을 통한 발전'을 목표로 기존 대형항공사 터미널 확장 및 LCCT 신설을 추진하고 있으며, LCCT 시설도 여객의 불편을 최소화 하고 기존 대형항공사 터미널과의 연계성 등을 고려하여 여객 서비스 측면도 강화하는 방향으로 계획하고 있다. 이로써 공항 당국은 LCC의 고속성장을 지원하면서 말레이시아가 동남아시아에서 최고의 허브공항이 되고자 하는 야심을 드러내고 있다.

3.2 MRO 서비스 수용 성공 공항의 사례 - 샤먼 항공산업단지

중국에서는 풍부한 노동력과 저 인건비를 발판으로 1989년 MRO 전문 사업을 시작한 이래, 지금은 세계수준의 기술력과 품질에 도달하여 있고, 정비 분야에 걸쳐 대규모 시설 투자로 현대화된 정비 시설을 확충하여, 중국 내 항공 산업의 발전과 미주 및 구주 지역 등 타 항공사들의 위탁정비 확대에 따른 정비 물량 증가로 MRO 시장 점유율을 지속적으로 확대하고 있다.

샤먼 항공산업단지는 샤먼 가오치국제공항(Xiamen Gaoqi Airport) 내에 위치하고 있으며 화동지역 거점 공항 중 하나이다. 중국과 아시아를 겨냥한 항공기 전문 정비단지로서 현재 전 세계의 전문 MRO 업체(STA, LHT, HAECO)를 유치하여 시장 점유율을 확대해 나가고 있다.

샤먼 항공산업단지는 1993년 중국과 아시아를 겨냥한 항공기 정비 단지를 조성하여, 현재 중국 전체 항공기 부품의 60%에 해당하는 약 6천억 원 규모의

수출입이 이루어지고 있다. 샤먼 항공산업단지 개발을 위하여 약 700억 원의 자본으로 설립한 샤먼 항공공업 유한회사(Xiamen Aviation Industry Co., Ltd)가 81만평 규모의 항공단지 개발 계획 수립 및 투자유치, 합작회사 설립 활동 등의 활동을 펼치고 있다.

표 2. 중국 소재 주요 MRO 업체 현황

구분	AMECO	GAMCO	TABCO	STAECO	STARCO
설립년도	1989년	1989년	1993년	1999년	2004년
위치	Beijing	Guangzhou	Xiamen	Xiamen	Shanghai
인원	약 4,000명	약 2,400명	약 2,000명	약 500명	약 1,200명
시설	5 BAY HGR	4 BAY HGR	6 BAY HGR	2 BAY HGR	4 BAY HGR
	1PAINT HGR	1PAINT HGR	1PAINT HGR	1PAINT HGR	
	ENG Shop	부품 Shop	부품 Shop		
	부품 Shop				
Labor Rate	약38억불	약45억불	약38억불	약52억불	약61억불
Stock Holder	Air China (60%)	China Southern Airlines(65%)	HAECO (41.22%)	산동항공 (63%)	동방항공 (75%)
	Lufthansa (40%)	홍콩 허치 (35%)	XMN Aviation (13.64%)	HEACO (20%)	ST Aerospace (25%)
			BOEING (9.09%)	TAECO(10%)	
			LAAC (8.18%)	홍콩중카이 (7%)	

사업 내용은 B747, B737, B757 Modification, Pylon Modification, Cargo Conversion, Heavy Maintenance, Avionics Upgrade and Modification, CFM56, CF6 Engine overhaul maintenance, Engine System, Flight control system and electrical system repair & overhaul, Heat Exchangers, Avionics Equipment, Valves, APU and APU Accessories Maintenance 등이 있다.

샤먼 항공산업단지는 현재 B747 2대 수용이 가능한 정비고를 4개 보유하고 있으며, 2007년에 A380 2대 정비가 가능한 제5정비고, 2008년 제6정비고 시설 확장 계획으로 총 12대의 항공기 동시 정비 가능하다.

3.3 공항그룹 운영 성공 공항의 사례 - Fraport A.G

Fraport Airports Group(A.G)의 사업부문은 크게 4개 분야 즉, Aviation, Ground Handling, Retail & Properties와 External Activities로 구분할 수 있는데

2009년부터는 세부 사업 전략에 일부 변화가 있었다.

투자 현황으로, 공항당국이 100%의 지분을 가진 자회사로는 Deutsche AeroConsult GmbH (컨설팅업: 1999년설립), Airport Cater Service GmbH (요식업), CIVAS GmbH (항공보안서비스: 2000년에 100%지분 인수), Flughafen Frankfurt Main Hellas Monoprosopi EPE (그리스에서 컨설팅 수행), Energy Air GmbH(에너지판매업: 1999년 설립), Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (보험업) 등이 있다. 이외에 공항운영 관련 자회사(Flughafen Hannover: 20.0%, Flughafen Hahn GmbH: 64.9%, Flughafen SARBUCKEN: 51.0%)와 지상조업, 광고, 카트, 청소, 보세창고, 항공기 De-icing 등 다양한 업종을 보유하고 있다.

Hahn, Hannover, Saabrucken 등 국내 3개 공항의 지분을 획득하는 한편, 내부의 전략적 부서나 자회사를 통한 컨설팅, 지상조업, 보안 등 전문 분야의 기술을 판매하고 있으며 지분참여, 합작투자 사업 등을 통해 전 세계 40개국의 50여개의 프로젝트에 참여하는 등 해외공항 사업에도 활발히 진출하였다.

Fraport A.G의 수익 구조는 전체 수익 중 항공수익 33%, 상업시설 수익 21%, 지상조업수익 31%, 해외사업수익 16%로 사업의 다각화를 통하여 수익이 고루 분포되어 있다. 경영성과를 보면 2004년 이후 매년 5%가 넘는 매출 및 17%의 영업이익 성장률을 달성하여 성장성은 높으나 자기자본이익율(ROE)이 해외공항 평균 9.1%의 근사치로 수익성은 보통인 것으로 나타내고 있다.

IV. 인천국제공항의 수익원 다양화 방안

4.1 인천국제공항의 LCCT 도입

인천국제공항은 2009년 3월 LCC인 제주항공이 최초로 인천~일본 노선을 취항하게 되었다. 그러나 정부의 항공정책(국제선 취항 제약)에 의해 타 LCC들은 국제선 시장 진입에 제약이 있어 인천국제공항에서는 LCC가 발전하기 힘든 상황이었다.

최근 정부의 항공정책(항공사 설립 여건 및 국제선 취항 완화) 변경 및 주변국들과의 항공자유화 협정 체결 등에 따라 국내 LCC들의 국제선 진입이 쉬워지고 있을 뿐만 아니라 일본, 중국 등 주변 국가의 신규 노선이 개설되고 있고 LCC가 늘어나는 추세에 있어 국제선 운항 여건이 좋은 인천국제공항의 경우 국내외 LCC들이 취항을 적극 타진할 것

으로 보인다.

LCC들이 인천국제공항을 취항하는데 가장 큰 걸림돌은 제거되었으나, 시설 사용료 등에 있어 LCC의 특성(낮은 운임 제공 등)을 고려하여 추가 지원이 이루어진다면 LCC의 인천국제공항으로의 운항 전망은 밝은 것으로 판단된다.

인천국제공항에 LCCT 건설 여부를 판단하기 위해서는 우선 국제항공시장에서 LCC 수요와 전망을 살펴볼 필요가 있다. 유럽의 경우 2002년 이후 LCC가 연평균 6%씩 성장하여 2008년에는 그 점유율이 35%에 달했으며, 미국의 경우에는 2002년 이후 평균 26%의 점유율을 유지하고 있다. 또 아시아의 경우도 Air Asia를 필두로 한 쿠알라룸푸르 공항이 연평균 9%씩 성장하여 2008년 33%의 점유율을 기록하는 등 LCC의 수요는 급속히 성장하고 있다. 이처럼 국제항공시장에서 LCC의 점유율은 지속적으로 확대되고 있으며, LCC는 이미 시대적 대체로 자리 잡고 있는 상황이다.

LCC의 저비용 전략을 감안할 때, 인천국제공항 같은 중·장거리 국제선 허브공항 보다는 김포공항에 LCCT를 건설하는 것을 대안으로 검토해 볼 수 있다. 최근 정부는 김포공항 활성화를 위해 중국, 일본 등 국제선 서틀노선의 확대를 계획하고 있는 점도 눈여겨봐야 할 부분이다. 그러나 말레이시아의 경우 정부의 일관된 쿠알라룸푸르 공항 허브화 정책에 따라 수방(Subang) 공항이 아닌 도심에서 60km 떨어진 쿠알라룸푸르 공항에 LCCT를 건설한 사례나 인천국제공항의 동북아 허브 기능 강화가 정부의 기본적인 항공 정책이라는 점, 그리고 국가간 치열하게 전개되고 있는 동북아 저비용 항공 시장 수요를 효과적으로 선점하고 국가 전체적인 항공 수요를 증대시키기 위해서는 국제선 환승이 가능한 인천국제공항에 LCCT이 건설되는 것이 바람직하다.

4.2 인천국제공항의 MRO 사업 도입

인천국제공항은 화물 물동량 기준 세계 2위, 국제선 여객 기준 세계 10위이며, 65개의 외국항공사가 하루 평균 600여 편 이상의 항공편을 띄우는 등 양적인 면에서나 질적인 면에서나 명실상부한 동북아의 중심공항이라고 할 수 있다. 하지만 외국항공사의 경우 지상조업 업체(GSE)를 통해 간단한 항공기 점검 정도만 가능하여 허브공항으로써의 문제점이 대두되고 있다. 항공기 정비와 관련하여 충분한 시장과 경쟁력이 있음에도 불구하고, 양 국적 항공사는 100% 자사기 중심의 정비만 수행하고 있어, 3rd Party MRO 업체 설립을 통해 인천국제공항에 취항

하는 65개 외항사가 자유롭게 정비를 받을 수 있도록 조치가 필요하다.

또한 전 세계 허브공항인 ATL(애틀랜타 공항), AMS(스키폴 공항), FRA(프랑크푸르트 공항), PEK(북경 공항), SIN(싱가포르 공항), DXB(두바이 공항)의 경우 항공기(Boeing, Airbus) 및 엔진 제작사(GE, P&W, BMW & Rolls Royce) 부품 공급 기지를 운영 중이지만 인천국제공항은 전무한 상태이다.

1) MRO 전문회사 설립 지원

현재 전문 MRO 정비 사업자의 부재가 다른 경쟁공항과 항공사 유치 경쟁에서 다소 불리한 조건으로 대두될 수 있다. 홍콩, 싱가포르, 중국 등 아시아 국가에서는 MRO 전문 업체들이 이미 설립되어 사업영역을 확장하고 있으며 국내 항공 산업 및 부품 산업을 위해서라도 MRO 전문 업체 설립이 절실하다.

2) 항공기 부품 전문 취급업체 유치

항공정비를 위하여 필수적인 부품 업체의 배후지 입주는 주요 정비 업체들의 요구사항이며 향후 마케팅 시 주요 강점으로 부각될 수 있는 부분이다. 최근 부품 구입처가 원제작업체에서 가격과 물류시간이 짧은 전문 취급업체로 이동하는 추세이다. 항공기 제작사의 부품 물류센터가 중국에 이전한 현실에서 부품전문 조달업체의 인천국제공항으로의 유치는 최선의 대안이자 전략이다.

3) 항공사 간의 정책적인 공조 체계 유도

국적 항공사들이 상호 경쟁을 통해 발전해 온 긍정적인 측면도 있으나, 정비시설 및 인력에서 중복 과잉 투자로 비효율이 발생하는 부작용도 나타나고 있다. 양 항공사의 기종이 대부분 동일하고, 운영방식도 유사한 점을 고려할 때, 시설, 장비, 조업 등의 공동 활용을 한다면 중복 시설 및 비효율을 개선할 수 있을 것이다. 이러한 협력을 통한 공동의 노력으로 고정비 및 운영비용 감소 등 상호 시너지 창출과 MRO 분야의 국가 경쟁력 강화도 꾀할 수 있을 것이다.

4) 인천국제공항공사의 정비사업 지분 투자

외국 항공산업단지 개발 모델과 같이 인천국제공항공사가 전문 MRO 업체에 지분을 투자한다면 수익원을 다양하게 확보할 수 있을 것이다.

4.3 인천국제공항의 공항전문기업 진출

인천국제공항은 개항 이후 7%대의 꾸준한 성장을

유지하고 매출 및 영업이익도 10%이상 고성장하는 등 양호한 성장세를 유지하고 있으나, 상업시설에 편중된 수익구조와 아웃소싱 비용의 확대 등 한계점이 나타나고 있어 이를 극복하기 위한 새로운 전략이 필요하다.

1) 지상조업 등 신규 사업 진출

Fraport A.G의 경우 지분투자회사, 합작회사 등 다각적인 형태의 지분투자를 통하여 다양한 수익원을 확보하고 있다. 반면 인천국제공항의 경우 2개의 지분투자회사만 보유하고 있으며, 이 중 수익이 발생하는 사업은 인천공항급유시설(주)로 인천국제공항공사 전체 매출액의 겨우 1% 미만을 차지하고 있는 실정이다. Fraport A.G의 경우 가장 많은 수익을 창출하는 분야가 지상조업으로 전체 매출액의 31%를 차지하여 상업시설 수익을 초과하고 있다. 인천국제공항의 국제선 수요 증가에 따라 지상조업사의 성장도 지속될 것으로 예상되어 (주)한국공항 또는 아스공항서비스에 일부 지분투자를 통한 수익원 다각화가 필요하다.

2) 인천공항 BOT 사업 인수

인천국제공항 급유시설(주)과 인천공항외항사터미널(주)은 BOT 사업(Build-Own-Transfer)으로 각각 2012년과 2013년에 국토해양부로 귀속될 예정이다. 두 회사 모두 매출액 및 영업이익이 지속적으로 증가하고 있어 인수 시 안정적인 수익원으로서의 역할을 할 수 있을 것으로 예상된다.

3) 아웃소싱사업의 자회사 전화

2008년 현재 인천국제공항의 아웃소싱 분야는 37개 분야로 계약금액은 8,649억 원으로 그 비용이 지속적으로 증가하고 있다. 계약금액이 1백억 원 이상인 일부 아웃소싱업체를 자회사로 전환하여 운영비용을 감소시키고 공항서비스 향상을 도모해야 한다. 그렇다면 해외공항운영 사업 진출 시 자회사와 컨소시엄을 구성하여 사업 역량을 극대화하고 수익성을 개선시킬 수 있을 것으로 기대된다.

4) 해외사업 진출

해외사업 초기에는 금융리스크가 없는 기술용역(운영지원, Master Plan 수립 등) 위주의 사업을 수주하고, 장기적으로는 사업 포트폴리오 구성 및 수익성 극대화를 위한 중소규모의 공항을 적극 개발해야 한다. 해외공항 위탁운영 및 지분투자를 통하여 총매출액 대비 해외사업 매출액 비중을 점진적으로 확대해야 한다. 세계 공항 개발계획 등을 고려하여

중국을 Target 지역으로 선정하고 장기적으로는 지리적 특성 등을 감안하여 아시아, CIS 및 중동을 잠재적 Target 지역으로 개발해야 하겠다.

V. 결 론

경제 성장 및 생활양식의 변화에 따라 항공 수요가 지속적으로 증가하면서 관련 산업 또한 성장과 발전을 거듭해 왔으며 최근에는 공항이 지역 및 국가 경제 발전을 위한 중요한 기반시설로 새롭게 조명을 받고 있다.

첫째, 우리나라 정부 및 인천국제공항 당국에서도 국내 LCC를 비롯한 항공 산업과 공항 산업을 뒷받침할 수 있는 항공 정책과 시설 등을 지원하여야 할 것이다.

둘째, 인천국제공항도 풍부한 전문 인력을 활용하여, 노동력과 저임금을 앞세운 중국과 동남아의 전문 MRO 업체를 견제해야 할 것이다.

셋째, 항공기 운항, 터미널 운영 및 보안, 안전 서비스 제공, 지상조업 등을 통해 이익을 창출하던 전통적인 방법에서 벗어나 공항 주변지역 개발과 해외공항에 대한 지분투자와 공항운영에 대한 컨설팅, 직·간접적인 운영 참여 등 다양한 방법을 통하여 수익을 창출하려 노력하여야 한다. 인천국제공항도 Fraport와 같이 사업을 다각화하는 것도 중요하지만, 인천국제공항 고유의 강점을 살릴 수 있는 사업을 육성, 발전시키는 것이 무엇보다 중요한 사항이라 판단된다.

참고문헌

- [1] 이재환(2006), "인천국제공항의 경쟁력 향상 방안에 관한 연구 - 여객터미널 이용자 및 서비스 제공자 간의 서비스 품질 측정을 중심으로", 인천대학교 동북아물류대학원 석사학위 논문.
- [2] 인천국제공항공사 건설본부 건설기획단 내부보고서(2007), "저가항공사 취항대비 인천공항 시설 대응방안 검토"
- [3] ACI website (<http://www.airports.org>)
- [4] Air France(2004), "Analysis of the Geneva International Airport Project, Press Release"
- [5] Anming Zhang(2009), "중국의 허브공항-성장과 개발", 21세기 허브공항 전략 및 사례, p.61.

- [6] Anming Zhang(2009), "Low-cost carriers in Asia: Deregulation, regional liberalization and secondary airports", in Sauder school of Business, UBC.
- [7] Anthony T.H. Chin(2005), "싱가포르 창이공항의 허브공항으로서 도전과 개발 전략"
- [8] Centre for Asia Pacific Aviation, "Low Cost Airport Terminals Report 2008"
- [9] Eric Pels, Nenad Njegovan and Christiaan Behrens(2009), "Low-cost airlines and airport competition", Transportation Research Part E Vol 45, 335-344.
- [10] Fraport A.G Annual Report(2008)
- [11] IATA, Airport and En Route Aviation Charge Manual(2001.4)
- [12] M.R. Pitt and A.W. Brown(2001), "Developing a strategic direction for airports to enable the provision of services to both network and low-fare carriers", Facilities, Vol 19, No 1/2, 52-60.
- [13] Matthias Lampe, Martin Strassner and Elgar Fleisch(2004), "A ubiquitous computing environment for aircraft maintenance", in ACM Symposium on Applied Computing, 14-17(Mar)
- [14] Mohd Fradzali Daud and Muhammad Zaly Shah(2008), "Midnight taxi charges abuse at low cost carrier terminal, Sepang, in EASTS international Symposium on Sustainable Transportation incorporating Malaysian Universities Transport Research Forum Conference, Malaysia.
- [15] Sean D. Barrett(2004), "Airport competition in the deregulated European aviation market", Journal of Air Transport Management Vol 6, 13-27.
- [16] Sean D. Barrett(2004), "How do the demands for airport services differ between full-service carriers and low-cost carriers?", Journal of Air Transport Management Vol 10, 33-39.
- [17] Takeuchi Masahiro(2009), "Coffee & Sandwich", 106-107.
- [18] Victor C.M. Mok(1994), "A Study of an Off-Airport Air-Cargo Terminal - The Case of Hong Kong", University of Hong Kong.
- [19] Yonghwa Park(2003), "An analysis for the competitive strength of Asian major airports", Journal of Air Transport Management Vol 9, 353-360.