空港收入중 非航空收入增大를 위한 方案 硏究

- BAA의 民營化 以前과 以後의 收入變化 分析을 中心으로 -

A Study of Improving Airport Revenues Structure For Increasing Non-aeronautical Benefits

박 선 래

(한국항공대학교, 항공교통대학원, 석사과정 4학기)

목 차

Ⅰ. 서론

Ⅱ. 공항의 수입분류 및 상업활동

Ⅲ. BAA의 민영화 전후의 비항공수입변화 분석

Ⅳ. 김포공항과 BAA의 비항공수입비교

Ⅴ. 결 론

< 參 考 文 獻 >

ABSTRACT

본 연구는 공항의 수입구조중 비항공수입(Non-aeronautical revenues) 증대를 위한 방안으로써 BAA(British Airports Authority plc.)의 민영화 이전과 이후의 수입구조변화에 대한 분석을 통하여 향후 우리 나라 공항의 비항공수입을 증대시키기 위한 방안을 제안하는데 그 목적이 있다. 물론 국내여건 즉, 사회적·문화적 측면들을 고려하여 적용해야 할 것이며 특히 공항의 수입증대를 위하여 신규 상업활동 창출에 노력해야 할 것이다.

Ⅰ. 서 론

항공기의 발전은 인류문명의 발전과 문화교류에 크게 기여하고 있으며 이와 더불어 공항의 발전도 질적으로 크게 발전하고 있다. 최근 세계 각국에서는 공항의 규모와 수준이 국가를 평가하는 척도로 인식되어 있다. 뿐만 아니라 최근 공항은 단순히 공공서비스를 제공하는 측면에서뿐만 아니라 수입을 극대화하는 상업활동에 중점을 두고 있다. 공항운영에 있어서 효율성을 높이고 서비스질을 개선하고 공항의 이용자인 일반고객의 만족 및 항공사의 국제경쟁력을 높이기 위한 운영측면이 강조되고 있는 실정이다.

본 연구의 목적은 이러한 배경하에서 공항의 수입구조중 비항공수입(Non-aeronautical revenues) 증대를 위한 방안으로써 1987년을 기점으로 BAA(British Airports Authority plc.)의 민영화 이전과 이후의 수입구조변화에 대한 분석을 통하여 향후 우리 나라 공항의 비항공수입을 증대시키기 위한 방안을 제안하는데 그 목적이 있다. 물론 국내여건 즉, 사회적·문화적 측면들을 고려하여 적용해야 할 것이며, 특히 공항의 수입증대를 위한 컨세션(Concession)수입의 마케팅전략을 제시하고자 한다.

Ⅱ. 공항의 수입분류 및 상업활동

2.1 공항의 수입분류

공항이 제공하는 모든 시설 및 서비스는 항공교통처리를 위해 제공하는 것과 항공교통처리와 무관하게 공항의 상업활동의 일환으로 제공하는 것으로 양분할 수 있다. 항공교통처리와 관련되어 제공하는 시설 및 서비스에 대해서 부과하여 얻은 공항수익을 항공수입(Aeronautical or traffic revenue)라 하고 항공교통처리 목적이 아닌 공항의 수입증대를 위한 상업활동과 관련되어 제공하는 시설 및 서비스에 대해 부과하여 얻은 공항수익을 비항공수입(Non-aeronautical or commercial revenue)라 한다. 즉, 항공수입은 승객, 화물, 항공기의 처리를 하고 그 대가를 받는 수익이며 비항공수입은 자동차주차, 임대, 컨세션등 항공교통처리와 무관하게 기타 상업활동으로부터 얻는 수익이다.

<표 2-1> 공항수입원에 의한 분류 1) 2)

<table>
<tr><th colspan="2">총 수 입</th></tr>
<tr><th>항 공 수 입</th><th>비 항 공 수 입</th></tr>
<tr><td>① 착륙료
② 공항항공교통관제 사용료
③ 공기 주기, 행가 사용료
④ 여객공항이용료

⑤ 화물공항이용료[1]
⑥ 공항당국에 의한 에이프런 서비스 및 항공기처리[1]</td><td>① 임대 수입
(항공사 또는 기타 세입자)
② 입주업체 부과사용료
(전기, 청소, 수도등)
③ 컨세션수입 (상점, 케이터링, 면세점, 은행, 자동차주차 등)
④ 공항당국에 의한 직접판매
⑤ 공항당국에 의한 자동차 주차 수입
⑥ 공항과 관련되지 않은 활동
(부동산 개발업, 호텔등)
⑦ 기타</td></tr>
<tr><td colspan="2">연료주입부과료[2]
여객, 화물, 수하물 처리[2]</td></tr>
</table>

1) 공항에 따라 비항공수입으로 포함되기도 함.
2) 공항이 직접 운영하느냐 임대를 주느냐에 따라 항공수입 또는 비항공수입임.

2.2 공항의 상업활동

수입증대를 위한 공항의 상업활동에도 공항당국이 통제할 수 없는 환경이 있다. 예를 들면, 항공교통수요량, 국제 여객의 비율, 환율, 세율 등은 공항이 통제 할 수 없는 환경요인으로 공항은 이들 요소들에 효과적으로 적응하는 영업활동을 수행해야 할 것이다. 반면에 소매점별 공간 배정, 컨세션 계약 방법, 컨세셔네어 관리 등은 공항이 통제권을 행사할 수 있는 부문이므로 수입 극대화를 위한 효과적 운영·관리 방안을 개발해야 한다.

공항의 구내 상업 수입은 임대료(rents)와 컨세션료(concession fee) 두 가지 형태로 나눌 수 있다. 임대료는 제공된 공간의 면적에 따라 부과하고 컨세션료는 매출액에 근거하여 부과하는 것이 일반적인데 어떤 업종은 임대로, 어떤 업종은 컨세션으로 운영해야 한다는 명확한 구분은 없다. 임대로 운영하는 분야는 대개 항공사, 화물업자, 조업사등 직접지원 업무 종사업체에 대한 공간 제공과 호텔, 케이터링, 항공기 제작사등의 간접적 지원 업무를 위한 업체에 대한 공간제공이 포함된다. 임대된 공간들은 사무실, 행가, 주차장, 전용 여객 라운지, 정비시설, 체크인 시설, 수하물 처리 공간 등으로 사용된다. 경우에 따라서는 정부기관이 사용하는 공간에 대해서도 일부 사용료를 부과하기도 하며[3] 공항 지역에 존재함으로서 혜택을 받을 수 있는 회사나 기관에 대하여 빌딩, 토지 등을 임대할 수도 있다. 컨세션으로 운영하는 분야는 대개가 쇼핑이나, 상업적 서비스 제공 업종이다.

컨세션 부분에서는 면세점의 비중이 큰데 담배, 술, 향수 등이 주로 취급되고, 전자 제품, 사진 제품, 시계, 패션 상품 등도 면세점에서 판매한다. 비면세 상점은 터미널의 랜드사이드 지역에서 항공여객 및 일반인을 상대로 영업을 하며 신문, 책, 담배, 사탕, 여행용구, 화장실용 소모품 등의 여행자가 주로 구매하는 작은 물건들이나 꽃, 특수식품, 패션상품, 유리제품, 기념품, 음반 등의 충동구매 용품을 취급한다. 비면세 상업지역에서는 공항 근무자들이나 지역 주민을 상대로 한 상업활동의 일환으로 슈퍼마켓, 식품점, 일용품점, 전기제품, 가구 등을 소매하는 상업활동도 한다.

공항의 여러 수입원은 대체로 국가나 공항별로 차이가 없이 유사하게 구분되어 있는데 서유럽 공항인 경우 항공수입 부분이 56%, 상업수입 부분이 44%로 총수입이 구성된다. 그러나 미국의 경우는 공항을 한 항공사가 허브공항으로써 사용하고 상업활동의 대부분을 하청을 주기 때문에 공항수입중 비항공수입이 75 ~80%를 차지하고 있어 상업활동수입에 보다 의존하고 있다[4] .

Ⅲ. BAA의 민영화 전후의 비항공수입변화 분석

3.1 BAA plc의 개요

영국의 BAA(British Airport Authority)는 1966년에 설립된 국가기관으로 처음에는 4개[5]의 영국주요공항을 운영해 오다가 1970년대에 스코트랜드의 3개[6] 지방공항을 추가하여 7개의 공항을

3) 김포공항의 경우 정부기관에 무상으로 임대하고 있음.
4) 수입항목을 어떻게, 어디에 포함시키느냐의 분석에 따라 차이가 있음. 따라서 이 수치가 컨세션 활동을 잘하고 있다는 것을 명확하게 나타내지는 못함.
5) 히드로, 게트윅, 스탠스태드, 프래스트윅 공항
6) 에딘버그, 아베르딘, 그라스고우

운영하고 있다. 교통부(Department of Transport)는 증가하는 항공교통수요에 대처하기 위한 공항의 소유 및 조직 개혁안을 공항 정책에 관한 백서(White Paper on Airports Policy)의 형태로 제의하였고, 이는 1986년 9월에 공항법(the Airports Act)으로 법률화되었다. 이 법에 따라 대처(Thatcher)정부는 1987년 7월에 BAA를 런던 주식시장을 통하여 민간에 완전 매각함으로써 민간기업화(BAA ⇒ BAA plc)하였다.

BAA는 민영화 초기부터 일관되게 흑자를 기록하고 있으며, 민영화된 BAA의 투자는 대부분 터미널 혹은 상업적 부문에 대해 이루어졌다. BAA는 공항에 호텔을 개점하였고 새로운 청사의 건설 및 구청사의 재단장을 통해 쇼핑 및 다른 상업적 활동의 기회를 최대화하였다. BAA는 공항운영 실적의 우수성을 인정받아 외국의 공항 운영 및 관리를 맡는 계약을 맺기도 하여 현재 미국 인디애나폴리스의 공항 시스템 관리, 피츠버그 공항의 상점 및 식당 운영을 맡아 하고 있다. BAA가 인정받고 있는 업무영역은 공항 프로젝트 관리, 공항내 소매점 운영, 공항 자산 개발 및 관리 등이다.

3.2 BAA의 운영수입변화

BAA는 공항 운영을 책임 맡고 있는 세계 최대의 민간 기업체로 런던 지역의 히드로(Heathrow), 게트윅(Gatwick), 스탠스태드(Stansted)공항과 글라스고우(Glasgow), 에딘버그(Adinburgh), 아버딘(Aberdeen), 사우스앰프턴(Southampton)공항 등 현재 7개의 공항을 보유하고, 영국 항공 여객의 71%, 항공 화물의 81%를 처리하고 있다. 민영화 이후 BAA plc는 본사 직원의 감원 등에 의한 비용절감, 새로운 상업활동의 개발에 의한 수입 증대 등으로 수익성이 높은 기업 중의 하나로 평가받고 있다. 본사 직원을 800명에서 100명으로 감축하고 효율성 향상을 위한 조직 개편을 감행했으며 공항운영과 연계하여 이윤추구를 위한 기업활동영역을 넓혔다.

<표 3-1>은 BAA가 민영화되기 이전인 81년부터 97년까지의 총수입에 따른 항공수입과 비항공수입의 변화 추세를 나타내고 있다. 비항공관련 수입이 87년 이전에는 전체수입의 40 ~ 50% 수준이었으나 민영화된 후 계속 비항공관련 수입이 증가하여 1997년 현재 전체수입의 66%를 차지하고 있다.

<표 3-1> BAA의 항공수입과 비항공수입 추세 (단위 : 백만파운드)

년 도	총수입	항공수입	비항공수입	총수입중 비항공 수입 비율(%)
1981	254	152	102	40
1982	277	160	117	42
1983	284	153	131	46
1984	316	167	149	47
1985	362	183	179	49
1986	396	198	198	50
1987	439	202	237	54
1988	523	229	294	56
1989	641	252	389	61
1990	747	287	460	62
1991	834	325	509	61
1992	903	362	541	60
1993	952	367	585	61
1994	1,098	367	731	67
1995	1,159	409	750	65
1996	1,253	434	819	65
1997	1,373	467	906	66

3.3 BAA의 컨세션 활동분석

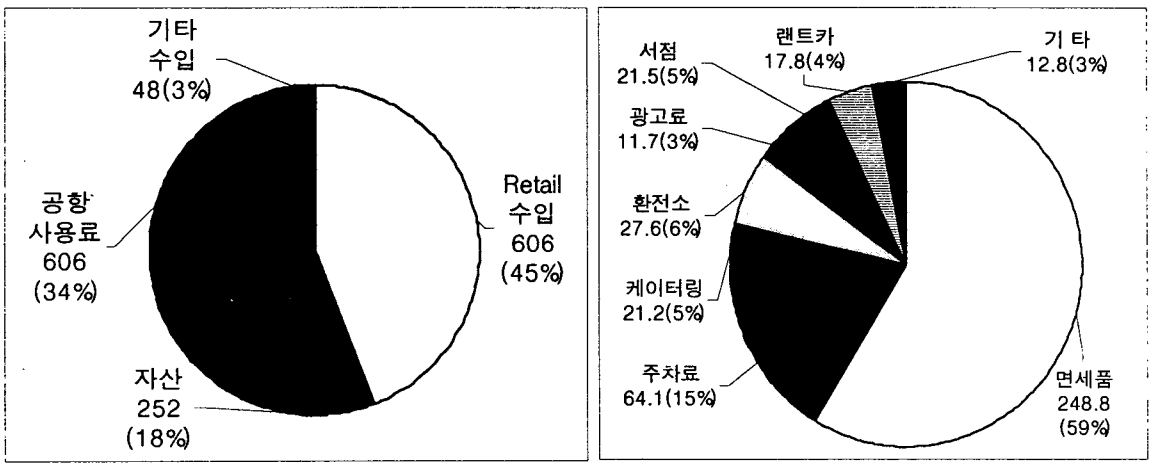
BAA의 Retail 활동측면을 살펴보면, 공항에서 Retail쇼핑 및 Retail서비스의 광범위한 범위규정은 시장수요를 만족시키고 BAA의 수입을 극대화시키고, 제공된 서비스에 대한 소비자 만족을 제공하기 위함이다.

이와 같이 공항의 Retail수입 증대와 소비자 만족을 증가시키기 위한 BAA Retail전략의 주요 요소는 다음과 같다.

① 상품과 서비스의 경쟁
② 서비스의 최고 수준(최고질의 상품과 서비스)
③ 공정한 가격
④ 브랜드(Branded) 운영
⑤ 컨세션네어 투자
⑥ 상품과 서비스의 광범위한 범위와 선택 폭
⑦ Total Retail Environment 창출
⑧ Value of Money 보장
⑨ 20세기 말까지 Retail공간의 추가 건설로 소비자욕구를 충족시키기 위한 시장조사 등

BAA의 총 Retail수입을 살펴보면, 1986/7년에 158M 파운드에서 1996/7년 현재 606M 파운드로 지난 1995/6년도보다 9.0%증가(여객량 성장의 2배)하였다.

총수입의 44.1%가 Retail수입이며 순 Retail수입은 11%까지 증가하였고 국제출발여객에 대한 Retail수입은 6.4%(10.13M → 10.78M 파운드)까지 증가하였다. 면세주류, 담배, 향수 및 선물에 의한 순수입은 14.4%(209M → 239M 파운드)까지 증가하였다.



<그림 3-1> BAA의 1996/7년도 기능별 수입과 순 Retail 수입

BAA는 상업활동 수입을 촉진시키고 공항을 이용하는 고객 욕구를 만족시키기 위하여 서비스 질 평가(QSM)를 매년 조사하고 있다. QSM은 매년 150,000명 승객을 대상으로 조사되며, 이것은 소비자욕구를 충족시키기 위한 측면에서 최대한으로 적용·반영된다. <표 3-2>은 BAA소유 공항의 1996/7년도 QSM등급을 요약한 것이고 편차(Var ; Variation)는 전년도와의 차이이며, 점수는 각 핸들링과 관련하여 서비스의 상이한 측면에 대한 등급으로 구성되어 있다. 총 49가운데 18개는 향상, 7개는 하락하였으나 이들 점수중 어느 것도 3.5이하는 없다. 이런 실질적인 향상은 고객서비스에 대한 투자를 통해 여러해 동안 달성된 것이며, 공항에서 현재 핸들링하고 있는 승객의 지속적인 증가를 이룬 주요한 성과이다.

<표 3-2> 1996/7년도 QSM 평가 점수

공항 \ 평가항목		청결	기술적 지원	절차	안락	혼잡도	직원 태도	화폐 가치
Heathrow	96/97	3.9	3.9	4.0	3.9	3.5	4.0	3.5
	Var							
Gatwick	96/97	4.0	4.0	4.2	4.0	3.7	4.2	3.7
	Var							
Stansted	96/97	4.4	4.1	4.3	4.3	4.3	4.3	3.6
	Var							
Southampton	96/97	4.5	3.9	4.5	4.5	4.7	4.5	3.7
	Var							
Glasgow	96/97	4.3	4.1	4.4	4.2	4.2	4.3	3.6
	Var							
Edinburgh	96/97	4.0	3.8	4.2	4.1	4.1	4.1	3.7
	Var							
Aberdeen	96/97	4.2	3.9	4.3	4.1	3.9	4.3	3.5
	Var							

등급 : 5 = Excellent, 4 = Good, 3 = Average, 2 = Poor, 1 = Extremely Poor

Ⅳ. 김포공항과 BAA의 비항공수입비교

4.1 김포공항의 수입현황

김포공항의 경우 식당이나 스넥바를 제외하고는 별다른 상업시설이나 편의시설을 가지고 있지 못하다는 현실이 보여주듯이 이는 그 동안 국내공항이 이용객 편의 및 수익증대측면에서 여객 터미널을 계획하고 운영하는 개념이 미흡하다는 것을 단적으로 보여주고 있다.

김포공항의 수입현황을 살펴보면, <표 4-1>에서 보는 바와 같이 항공관련수입이 전체 공항수입의 60% 이상이고 상업활동에 의한 비항공수입이 32%정도에 불과하며 나머지 8%는 이자수입등 영업외 수입인 것으로 나타나 있다.

여기서 1995년부터 총수입중 항공수입이 차지하는 비율이 낮아진 이유는 국내여객 공항 이용료 및 국제여객 공항이용료 수입이 교통시설 특별회계법에 의거 국고로 납입되어 신공항건설기금으로 이전되었기 때문이며 실제로 상업활동수입이 증대된 것은 아니다. 또한 1997년에 특별이익이 많은 이유는 전기오류수정이익 및 사회간접자본투자준비금의 환원 때문이다.

김포공항의 컨세션 활동으로 공항이 직접 운영하여 얻는 수입으로는 스낵, 자동판매기, T/S(환승객) 라운지 사업수입이 있으며, 그 수입은 극히 적은 총수입중 0.04%밖에 차지를 못하고 있다.

<표 4-1> 김포국제공항의 수입현황구분 (단위 : 백만원)

년도	총 수 입								총수입중 항공수입 비 율
	운 영 수 입					비운영 수 입	특 별 이 익	총계	
	임 대 (컨세션 포 함)	항공수입 (시설사용 료포함)	공 항 판 매	기타	합계				
1987	8,103	21,636	1,174	206	31,119	1,982	460	33,561	0.645
1988	14,835	28,873	1,158	87	44,953	2,298	373	47,624	0.606
1989	18,555	35,828	1,287	63	55,733	3,713	2	59,448	0.603
1990	22,345	50,720	1,710	2	74,777	6,972	6	81,755	0.620
1991	27,119	58,975	1,873	3	87,970	9,388	104	97,462	0.605
1992	31,959	74,683	1,838	5	108,485	11,481	0	119,966	0.623
1993	38,841	91,822	1,680	10	132,353	11,306	0	143,659	0.639
1994	42,761	120,689	2,561	18	166,029	14,174	205	180,408	0.669
1995	52,265	78,601	2,985	27	133,878	12,677	54	146,609	0.536
1996	67,346	92,968	3,142	32	163,488	13,672	0	177,160	0.525
1997	75,003	100,909	2,941	37	178,890	13,994	31,773	224,657	0.449

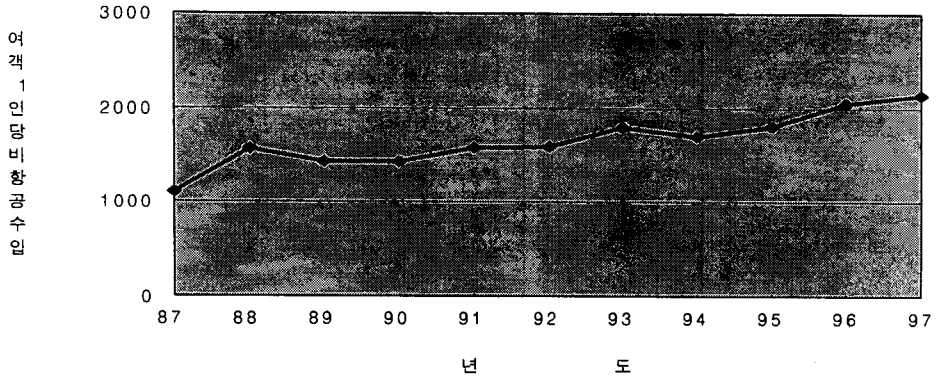
4.2 김포공항과 BAA plc간의 비항공수입 비교

1997년도 기준으로 김포공항과 BAA의 총수입 비교에 따른 컨세션 수입을 포함한 소매업수입 부분의 비율을 보면 김포공항의 경우 35%, BAA의 경우 44%를 차지하고 있다. 이에 대한 자세한 분석은 아래에서 분석되어질 것이다.

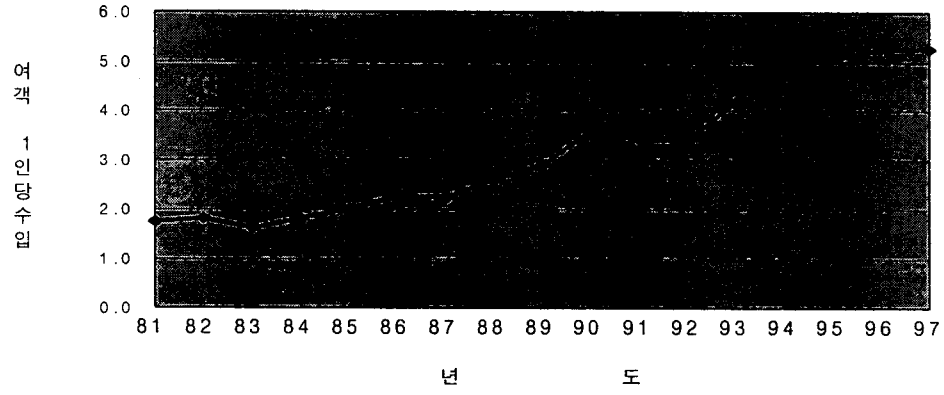
<표 4-2> 김포공항의 수입현황과 BAA plc 의 수입현황비교 (1997년도)

	김포공항 (단위: 백만원)		BAA (단위 : 백만달러)	
	수입	비율(%)	수입	비율(%)
공항사용료	100,909	45	467	34
소매업 수입	78,480	35	606	44
기타	45,805	20	300	22
총계	225,194	100	1,373	100

김포공항과 BAA의 총수입중 비항공수입에 대한 여객 1인당 비항공수입비율 변화를 살펴보면, 아래 <그림 4-1>, <그림 4-2>와 같다.



<그림 4-1> 김포공항의 여객 1인당 비항공수입 증가 추세 (단위 : 인/원)



<그림 4-2> BAA의 여객 1인당 비항공수입 증가 추세 (단위 : 달러/인)

위 그림에서 보는 바와 같이 김포공항의 경우 87년에 1,100원/인에서 97년에 2,100원/인에 불과하나, BAA 경우 87년에 2.3달러/인에서 97년에 5.3달러/인으로 증가하였으며 87년에 민영화된 후에 더욱 급격히 증가하는 추세를 보이고 있다.

김포공항의 비항공수입은 임대료 부분이 거의 45 ~ 50%를 차지하고 있으며 주차장사용료 수입이 15 ~ 20%, 구내영업료(컨세션)수입이 18 ~ 25%, 부과사용료 및 공항직영 판매수입등 기타 항목이 12 ~ 15%를 차지하고 있다. (표 4-3 참조)

<표 4-3> 김포공항의 비항공수입 항목별 증가율 (단위 : 백만원, %)

구분 \ 년도	93		94		95		96		97	
	수입	증가율	수입	증가율	수입	증가율	수입	증가율	수입	증가율
비항공수입	52,557	100	62,720	119	75,956	145	94,337	179	103,352	197
임 대 료	27,931	100	31,736	114	36,437	130	46,061	165	48,342	173
구내영업료	10,910	100	11,025	101	15,828	145	21,285	195	26,661	244
주차장사용료	8,551	100	13,016	152	16,038	188	18,260	214	16,423	192
부과사용료	3,475	100	4,364	126	4,640	134	5,557	160	8,948	257
직영사업	1,680	100	2,561	152	2,985	178	3,142	187	2,941	175
기 타	10	100	18	180	28	280	32	320	37	370

앞에서 살펴보았듯이 BAA의 경우 1996년에 비항공수입이 65%을 차지하고 있으며, 컨세션 수입의 항목별 비율을 보면, 소매상업활동(면세점이 59%차지)수입이 비항공수입의 75%를 차지하고 있으며 자동차 주차료는 16%, 케이터링, 랜트카 수입이 9%를 차지하고 있다. 김포공항의 경우 비항공수입이 96년 경우에 47%밖에 되지 않고 있으며, 그 수입중 50% 정도가 임대수입으로 실질적인 상업활동에 의한 수입은 저조한 것으로 나타나 있는데, 이것은 면세점 및 소매점을 임대해 주고 국유재산이용[7] 임대료와 운영수입의 몇 퍼센트에 해당하는 부분(또는 동종업계와 비교)을 받기 때문에 김포공항의 소매상업활동에 의한 구내영업료 수입이 18 ~ 25%밖에 되지 않는 것이다.

4.3 BAA의 컨세션 수입 증대 활동 및 시사점

BAA 민영화의 결과는 효율성과 이윤발생의 측면에서 대단한 성과를 보여 주었다. BAA는 민간 기업에서 마케팅 활동경험을 가진 사람들을 채용하여 공항터미널내의 상점관리에 시장의 경쟁개념을 도입하였다. 그 결과 공항내의 상점들이 시내 백화점 및 상점과 같은 상표의 물건을 같은 값으로 팔 수 있게 함으로써 고객들이 기존의 공항상점들에 대한 고가격, 물품의 종류가 다양하지 못하다는 인식을 변화시켰다.

또한 BAA는 지속적으로 최고수준의 고객서비스가 공항에서 잠재된 소매를 이끌 수 있는 주요 열쇠라고 생각하고, 광범위한 고객서비스조사(QSM)에 의해 다른 주요 국제공항보다 서비스수준을 향상시키기 위하여 노력하였다. 그러한 노력으로 BAA는 보너스포인트(BonusPoint) 프로그램인 공항의 소매상점에 대한 Loyalty(상표충성도)계획을 전세계에서 첫 번째로 도입하였다. 자동차 주차부터 귀금속품 등까지 모든 분야에 대해 모든 사업관계자들은 이 로열티프로그램을 개발하는데 포함되어 있다.

이외에 고객 서비스 차원에서 무료로 사람이 쇼핑을 도와주는 서비스 및 여객이 비행하기 전에 상품의 가격 등에 대해 물어볼 수 있는 24시간 무료 전화 쇼핑정보를 제공하는 등 다각적으로 고객 서비스를 실천하고 있다. 이와 같은 고객서비스 만족을 위한 활동과 지속적인 비항공수입 사업의 개발을 통해서 오늘날의 BAA plc가 이루어진 것이다.

현대와 같이 급격히 변화하는 이용객의 문화 생활 및 기호특성, 여가시간의 이용 특성 등을 충분히 파악하고 반영하여 비항공수입 활동의 증대를 위해 노력해야 할 것이다.

V. 결 론

최근 공항은 단순히 공공서비스를 제공하는 교통 인프라의 하나로만 간주되기보다는 상업활동, 즉 부동산개발, 컨세션 개발 및 운영 등 여러 가지 공항관련 서비스를 포함하는 각기 다른 사업들의 복합체로 인식되고 있다. 또한 공항을 이용하는 항공여객들의 수준도 다양화되고 빈번해짐에 따라 공항내 시설에 대한 이용객의 접근이 용이하도록 하여야 다양성과 내실있는 이미지 변모가 필요하다.

본 연구에서 고찰한 김포공항의 비항공수입구조를 보면 대부분이 임대료 수입이며 공항의 컨

7) 국유재산법 제 27조는 국유재산의 사용승인허가 기간을 3년 이내로 하고 특별한 제한 규정없이 갱신할 수 있도록 규정하고 있어 입주업체에 대한 법규상 제한을 두고 있지 않다.

세션 활동에 따른 수입증가는 적은 것으로 밝혀졌다.(임대료수입 : 45 ~ 50%) BAA 경우 비항공 수입원의 대부분이 상업활동에 의한 수입인 면세점 및 직영사업수입인 점을 감안하여 볼 때, 김포공항의 면세점운영의 경우 한국관광공사에 임대를 주어 매출액의 3%(국유재산이용 임대료는 분리하여 징수함)만을 징수하고 있는 구내영업료(컨세션료)의 현실화와 함께 공항 직영이 가능한 신규사업 개발 및 확장에 노력을 기울여야 할 것이다.

BAA는 고객들이 원하는 것, 항공사들이 원하는 것은 더 큰 가치와 더 높은 수준의 서비스라는 인식하에 지속적으로 서비스 수준을 높이고, 비용을 낮게 하였으며, 컨세션 및 자산의 성공적인 운영을 통해 높은 수익을 올렸다. 이처럼 BAA가 비항공 수입증대를 위한 노력으로 매년 소비자욕구를 파악하는 서비스질 평가(QSM)조사를 한 것처럼 우리도 지속적으로 소비자욕구를 충족시키기 위한 활동을 전개해야 할 것이며, 지속적인 컨세션의 개발 및 운영에 투자해야 할 것이다.

본 연구는 여러 가지 제약요인에 따라 상업활동을 가장 잘하는 공항중 하나인 BAA plc의 비항공수입 활동분석만을 통하여 파악한 것이므로 약간의 지엽적인 성격으로 흐를 수도 있었을 것으로 사료된다. 향후 보다 충실한 연구를 위하여서는 세계 전지역의 선진공항을 대상으로 정치·사회·문화·지리적 특성 등을 반영하여 더욱 신뢰성있는 공항의 비항공수입증대를 위한 방안 강구의 노력이 계속되어져야 할 것이다.

< 參 考 文 獻 >

國內文獻

하헌구, "영국의 교통시설 민영화 사례조사 출장보고", 교통개발연구원, 1996, p29-41.

한국공항공단, "決算書", 1987-1997.

한국공항공단, "*연례 보고서(Annual Report)*", 1987-1997 .

國外文獻

"Airport Economics and Finance Symposium 9-13th Mar. 1998". Cranfield University Publisher, 1998. p1-31.

Airport Financing. from Nescape http://www.gao.gov/special.pubs/publist.htm, Aug 20, 1998.

Ashford, Norman and Moore, A Clifton., *"Airpot Finance"*, Van Nostarand Reinhold, London, England, 1992, p.1-8, 85-113.

Doganis, Rigas., *"The Airport Business"*, Routledge 11 New Fetter Lane, London EC4P 4EE, 1992, p.45-61, 112-157.

"BAA Annual Reports(1981-1997)", Burrups Ltd, p.1-48.