

공항 컨세션의 개요 및 현황

김 영 남*

〈 목 차 〉

- | | |
|-------------------------|----------------------------|
| I. 컨세션 시설의 정의 및 유형 | III. 외국 공항의 컨세션 현황 및 발전 추세 |
| II. 국내 공항의 컨세션 현황 및 문제점 | IV. 공항의 적정 상업성과 컨세션 운영전략 |

I. 컨세션 시설의 정의 및 유형

일반적으로 컨세션 시설은 공항이용객이 비용을 지불하고 구매하는 상품 및 서비스를 판매하는 모든 시설들을 통칭하며 공항 측의 직영이나 임대를 구별하지 않고 사용하고 있다. 컨세션의 원래 의미는 상업시설의 임대운영시 공항 측이 징수하는 영업권료를 말하며 임대료와는 구별되는 개념이다.

인천국제공항 컨세션 시설의 유형은 우리 나라에서의 기존 공항시설기준이 따로 없기 때문에 원칙적으로 국제적인 기준을 수용하는 것이 바람직하다. 기본적으로 ICAO 및 FAA에서 권장하는 시설들을 모두 포함되어야 한다. 특히 인천국제공항의 특성과 여객의 편의성을 감안하고 주요 선진국공항과 동남아 주요경쟁공항이 수용하고 있는 컨세션시설을 고려하여 이에 적합한 다양한 컨세션 시설이 필요하다.

* 세종대학교 항공우주연구소 연구위원

인천국제공항의 컨세션에 대한 구체적 계획을 수립하기 위해서는 먼저 공항내 컨세션 시설의 유형을 정의하고 이들 각 사업의 특성 및 구체적인 요구사항 등에 대하여 명확한 정의를 내려야 한다.

이러한 컨세션의 범위를 공항의 기능별 구성측면에서 파악하여 1996년 3월 캐나다의 공항컨세션 개발전문업체인 사이퍼 물러사가 제출한 안을 놓고 건설공단, 설계주체인 KACI사, 항공사 및 상주기관들과의 협의 과정을 거쳐 결정된 최종안의 내용은 다음과 같다.

- ① 편의점 (Convenience Retail) : 신문·잡지 판매소, 약국, 소형잡화점(여행 편의점, 과자류, 캔 음료 등 취급) 등
- ② 전문점 (Specialty Retail) : 의류점, 액세서리점, 피혁제품점, 여행용 가방점, 서점, 선물·기념품점, 포장식품점, 꽃집, 스포츠용품점, 가전제품점, 음반점, 초코렛점 등.
- ③ 면세점 (Duty Free Retail) : 주류, 연초, 향수, 화장품, 패션의류 등 모든 종류의 면세품을 취급
- ④ 식음료점 (Food and Beverage) : 한식, 일식, 중식, 양식, 카테일바, 패스트푸드 등 모든 종류의 음식취급점 망라.
- ⑤ 여객서비스실 (Consumer Services) : 구두수선·미화점, 이·미용실, 수화물포장점, 선물포장점, 어린이놀이시설, 환승객샤워·가면실, 여행보험업소, 복사(Copy)점 등
- ⑥ 오락시설 (Specialty Entertainment) : 비디오게임룸, 미니골프장, 카지노, 가상현실 게임룸, 극장, 볼링센터 등.

※ 환전소·은행 : 사용료 산정기준에 따라 별도시설로 분류.

그러나 일반적인 경우 컨세션의 범위는 여객터미널 내 에어사이드(Airside) 및 랜드사이드(Landside)의 컨세션시설을 고려하여 면세점, 식음료점, 전문점, 편의점의 4종목으로 구분 한정하고 있고 이를 구체적으로 제시해보면 다음과 같다.

컨세션 업종의 분류

1) 상업시설

- ① 편의점 : 슈퍼마켓, 편의점(신문·주간지, 과자류, 청량음료, 건전지, 담배 등 취급)
- ② 식음료점 : 한식, 일식, 중식, 양식, 칵테일 바, 패스트푸드 등 모든 종류의 음식 취급점 망라
- ③ 면세점 : 관세 및 각종 목적세와 부가가치세 면세
(국내생산품은 관세대상 제외)
 - 주류·연초
 - 향수·화장품
 - 의류, 약세서리, 가죽제품(고급 브랜드)
 - 귀금속, 시계(고급 브랜드)
 - 전자제품
- ④ 전문점 : 특정한 종류의 상품 혹은 특정업체의 상품만을 취급하는 소매점
A/V 용품, 의류점, 약세서리점, 피혁제품점, 여행용 가방점, 서점, 선물·기념품점, 포장식품점, 꽃집, 스포츠용품점, 가전제품점, 음반점, 약국, 초코렛점, 기획상품점
- ⑤ 위탁시설 : 비디오게임룸, 미니골프장, 카지노, 가상현실게임룸, 볼링센터 등

2) 서비스 시설(Passenger Service)

- ① 은행 및 환전소
- ② 우체국
- ③ 병원
- ④ 어린이 놀이방
- ⑤ 그 외의 서비스 업 : 렌탈카(Rent a Car), 이·미용실(Barber's & Hair Salon), 구두미화(Shoe Shine), 수화물 포장(Packing), 선물포장(Gift Wrapping), 택배서비스(Home delivery), 비즈니스센터(Business Center), 여행(Travel Agency), 여행보험업(Travel Insurance) 등.

〈표 1〉 컨세션 유형의 종류

		종목별 시설	내 용	비 고
컨세션	상업시설	면세점	주류·연초	관세 및 각종 목적세 부가가치세 면제
			향수·화장품	
			의류·악세서리·가죽제품 (고급브랜드)	
			귀금속·시계(고급브랜드)	
			전자카메라	
		식음료점	주식당	한·일·중·양식, Cafeteria
	스낵바		패스트푸드, 김밥, 라면	
	바 및 라운지		카테일 바, 스탠드 바	
	커피숍/아이스크림점			
	전문점·백화점	A/V용품, 의류점, 악세서리점, 피혁제품점, 여행용 가방점, 서점, 선물· 기념품점, 포장식품점, 꽃집, 스포츠용품점, 가전제품점, 음반점, 악구, 초코렛점, 기획상품점, 선물기념품점		
슈퍼마켓				
편의점	편의점	신문, 주간지, 과자류 청량음료, 건전지, 연초등 취급		
	위락시설	비디오게임룸 미니골프장 카지노 가상현실게임룸 볼링센터 사우나·샤워실		
서비스 시설	편의시설	이·미용실, 구두미화, 수화물 포장, 선물포장, 택배서비스, 렌탈카, 비즈니스센터, 여행사, 여행보험사 코인락카, 물품보관소	여객을 포함한 공항 이용자들을 위한 유료서비스	
	업무시설	은행 및 환전소, 우체국, 병원, 어린이 놀이방		
	라운지	VIP·CIP·T/S 라운지, 유료라운지		

주: 각종 광고나 전화서비스로부터 나오는 수익 역시 컨세션에 포함시킬 수 있으나 고객서비스를 위한 특정 장소를 필요로 하지 않으므로 여기서는 포함시키지 않았다.

II. 국내 공항의 컨세션 현황 및 문제점

우리나라의 경우, 여객터미널에 상업시설을 배치할 때 체계적인 연구를 기초로 배치기준을 설정하고 각종 시설의 종류와 면적 등을 배치한 예는 드문 것으로 나타났다. 한편, 터미널 컨세션 업소의 지나친 단순배치구조는 수준높은 쇼핑문화에 익숙한 여객들에게 쇼핑에 대한 흥미를 유발시키기 어려우며 결국 상품 구매욕을 떨어뜨리는 결과를 초래할 수도 있다. 현재 김포의 개방형 소매점(기념품점 등) 구조는 상품을 소비자에게 노출시키는 효과는 있겠지만 전체적인 쇼핑공간으로서의 품위가 손상되는 결과를 초래하고 있다.

다만 국제공항에 있어서는 기본적으로 이용객 편의시설의 전체 면적을 ICAO나 FAA의 기준에 의하여 설정하고 구체적인 시설의 종류와 시설면적은 운영을 해 나가면서 필요한 시설에 대한 조정을 거쳐 현 상황에 이르렀다고 볼 수 있다.

이와 같은 평가는 국내 대부분의 공항이 식당이나 스넥바를 제외하고는 별다른 상업시설이나 편의시설을 가지고 있지 못하다는 현실을 통해서도 잘 알 수 있으며 그동안 이용객 편의 및 수익증대 측면에서 여객터미널을 계획하고 운영하는 개념이 미흡했다는 것을 보여주고 있다. 이는 시장에 쏟아져 나오는 다양한 상품의 종류와 유행에 민감한 세련된 여행객들의 취향을 정확하고 시기적절하게 파악하지 못하고 있기 때문이다. 각 업소는 관련상품에 대하여 고객설문을 포함, 가능한 모든 정보수집수단을 연중가동하여 취급할 상품을 선정하여야 하며, 이처럼 선별된 상품의 미적이고도 효과적인 전시와 신·구상품의 효과적인 회전을 위하여 전문적인 상품전열방법의 도입이 필요하다. 전국적 혹은 세계적인 유통·판매망을 갖춘 프랜차이즈의 체인점들은 일등한 노하우를 보유한 본사의 마케팅 지원을 받아 최신의 정보를 신속히 반영시킬 수 있다. 반면, 개인 혹은 지역에 기반을 둔 중소기업의 업체는 이러한 흐름에 취약할 수 있으므로 유행보다는 전통이나 지방색, 혹은 독특한 개성이 담긴 상품을 생산·취급하는 업체들을 위주로 구성하는 방안도 고려할 수 있다. 공항운영당국은 또한 이러한 중소기업들과 공동으로 시장조사를 실시할 수 있으며 전문적인 인테리어 디스플레이어를 고용하여 활용토록 할 수도 있을 것이다.

비교적 최근에 건설된 김포공항의 국제선 제 2청사는 과거 공항의 운영 경험을 살려 체계적인 시설계획과 운영이 어느 정도 이루어지고는 있으나 외국의 국제공항과 비교해 볼 때 아직도 시설의 종류와 면적, 운영전략 등 제반 측면에서 보완되

어야 할 부분이 많은 것으로 보인다.

국내 공항 판매시설의 제품가격은 저렴하다는 의견보다는 높다고 생각하는 의견이 많이 있다. 특히, 면세품 가격을 산정할 때는 경쟁공항내 동일제품의 가격비교, 그리고 시내 면세점과의 가격비교에 의한 상대적 가격경쟁력을 평가하는 작업이 필요하다. 계약적으로 이러한 자체 시장조사를 실시토록 하여 정기적으로 그 결과를 제출토록 해야 한다. 그러나, 여객서비스를 염두에 둔 지나친 가격의 통제는 업체들이 손실보전의 명목으로 공항당국에게 영업료의 절감을 요구할 가능성이 있다. 실제로 BAA에게 상업시설의 운영을 맡기고 있는 피츠버그 공항당국은 공항내에서 시내가격(Downtown Price)의 유지를 고수하므로써 여객들뿐만 아니라 지역주민들의 호응을 받고 있으나 반면, 이러한 강제적인 계약조건으로 인한 BAA의 높은 투자 위험도를 보전해주기 위하여 타 공항대비 낮은 영업요율을 적용하고 있으며 결과적으로 공항당국은 매출의 향상에 따른 혜택을 받지 못하고 있는 실정이다.

Ⅲ. 외국 공항의 컨세션 현황 및 발전 추세

최근 세계 각국의 공항에서는 항공사들과 국제항공운송협회(IATA)의 압력에 의해 항공관련요금의 인상율이 둔화되고 있으며, 이에 따라 각 공항마다 상업활동에 의한 수익극대화에 공항운영의 초점을 맞추고 있는 경향이 뚜렷하다.

일례로, 서유럽의 공항들은 평균적으로 총수입의 56%가 항공관련 수입이고 44%정도가 상업시설로부터의 수입이며, 미국의 중·대형공항들은 전자가 30% 이하이고 후자가 75% - 80%로써 지상 상업시설로부터의 수입 비중이 매우 높은 것으로 나타나고 있다.

그러나, 최근의 자료에 의하면 김포국제공항은 항공관련수입이 전체 공항수입의 60%가 넘고, 상업시설로부터의 수입은 33% 정도에 불과하며, 나머지 7%는 이자수입 등 영업외 수입인 것으로 나타나고 있다.

인천국제공항과 외국의 주요 경쟁공항에 대한 여객터미널 연면적에서 컨세션시설이 차지하는 면적비율을 살펴보면 인도네시아 자카르타 공항이 34.8%로 최고 비율을 나타내고, 미국 L.A 공항 11.9%, 암스텔담 스키폴 공항 6.0%, 싱가포르 창이공항은 17.8%, 홍콩 첵랍콕 공항은 6.7% 정도를 차지하고 있고 일본 나리타 공항이 4.6%로 최저비율이다. 평균 8.8% 수준이다. 인천국제공항은 약 7.9% 정

도로 평균보다 낮은 구성비율을 보이고 있다. 해외주요공항별 편의시설 현황 비교는 <표 2>와 같다.

〈표 2〉 해외주요공항별 편의시설 현황비교

구 분	건축연면적	편의시설면적	구성비율	비 고
인천국제공항 (대한민국)	496,730	39,260	7.9%	라운지면적을 제외한 편의시설 면적으로 산정
창이(2터미널) (싱가폴)	280,000	49,822	17.8%	
나리타(2터미널) (일본)	284,000	12,999	4.6%	최저비율
첵랍콕 (홍콩)	532,558	35,650	6.7%	
샌프란시스코 (미국)	225,000	13,500	6%	
로스엔젤레스 (미국)	412,156	48,900	11.9%	
파리 샬-드골 (프랑스)	291,240	22,362	7.7%	
암스텔담 스키펀 (네덜란드)	420,000	25,000	6.0%	
자카르타 (인도네시아)	276,308	96,229	34.8%	최고비율
김포 (대한민국)	200,989	13,275	6.6%	
평 균			8.8%	

- ※ 1. 96년 후반기에 신공항 건설공단 경영개발부에서 설문조사한 자료에 근거한 면적임.
 2. 외국공항의 편의시설 면적은 CIP 라운지를 제외한 순수 상업시설 면적임
 3. 평균 구성비율은 최저(나리타2터미널의 4.6%), 최고(자카르타의 34.8%)비율은 제외 하고 산정한것임(전체를 평균하면 11%임)

지금까지 공항의 운영방식에 상업성을 도입한 일부의 선진화된 공항을 제외하고는 대부분의 공항이 중앙정부나 지방정부, 공공기관 등에 의하여 소유, 운영되어 왔다. 즉, 공항운영의 기본적인 개념을 영리추구를 목적으로 하는 상업성보다는 공

공성에 중점을 두으로써 공항을 국가경쟁력을 뒷받침하는 기간시설로 활용하고 있다. 그러나 이러한 공항의 운영패턴도 항공산업의 급속한 발전과 공항의 재정자립도가 개선되면서 급속도로 상업성을 띠어가고 있다.

외국공항의 컨세션 운영현황을 보면 BAA(영국공항공단), 암스텔담 스키폴 등 선진유럽공항들은 비효율적인 관리방식의 개선과 누적되는 적자재정을 극복하기 위한 대책을 과감히 도입하였다. 이들은 공공시설이라도 효과적인 운영기법을 도입함으로써 공공의 이익과 재정적인 안정을 동시에 이룰 수 있다고 판단하였던 것이다. 그 개선방식은 크게 운영기관 자체를 민영화하는 방식과 상업시설에 대한 대폭적인 개선과 함께 이를 효율적으로 관리운영 할 전문컨설팅회사 혹은 운영전문회사의 고용이라는 방식으로 나타난다.

BAA는 민영화 후 영국내의 7개 공항 외에도 미국에서 인디애나폴리스 공항을 총괄적으로 관리운영하고 있고 피츠버그공항에서는 신터미널의 컨세션시설을 직접개발한 후 이를 15년간 운영하는 계약을 맺고 있다. 암스텔담 스키폴 공항, 프랑크푸르트 공항, 파리 공항 등은 중앙정부나 지방정부가 다량의 지분을 소유하고 있지만 각각 독립적인 운영권을 행사하면서 철저히 기업적인 경영방식으로 관리되고 있다. 이들은 상대적으로 협소한 유럽권의 경쟁적인 환경에서 터득한 경험을 바탕으로 저마다 상업시설의 개발과 운영방식에 관한 독특한 KNOW-HOW를 축적하였으며 지금은 이러한 능력을 상품화하여 해외공항을 대상으로 하는 컨설팅, 혹은 현지교육, 위탁운영 등으로 적지 않은 소득을 올리고 있다.

아시아의 창이공항은 유럽, 특히 스키폴의 모델로 수립한 체계적이면서도 선진화된 경영기법에 나름대로의 개성있는 문화와 환경을 효율적으로 조화시켜 독특한 시설운영방식을 펴오고 있다. 또한, 그동안 축적된 KNOW-HOW를 바탕으로 항공전문학교를 운영하는 등 지적재산의 활용을 통하여 높은 소득을 올리고 있다. 통신부산하의 조직이면서도 이미 독립적으로 공항을 관리운영을 하고 있는 창이공항은 현재 완전독립법인체로의 민영화를 추진하고 있다.

홍콩의 첵랍콕공항 또한 신공항으로의 이전을 계기로 새로운 운영이념으로의 접근을 위하여 구 카이탁공항의 운영을 맡고 있는 재정부 산하의 민간항공국의 관계 등 국가항공체계의 관리업무만을 수행토록 하고, 첵랍콕공항의 운영권은 현재 공항건설을 맡고 있는 행정장관 직속의 홍콩공항당국에게 맡겼다.

인천국제공항의 상업시설 개발을 추진함에 있어 자금의 투자와 노력이 단지 개항이후 공항의 경제적 원활함에 기여토록 하는 작업에 그치는 것이 아니라 공항의

얼굴로서 가장 한국적이면서도 가장 세계적인 모습으로 태어나 대외적인 이미지를 고취하고 나아가 독자적인 운영기법개발의 틀을 짜는 일이라 생각한다. 이러한 역할의 충실한 수행을 통하여 훌륭한 상업시설과 함께 탁월한 시설운영능력을 갖춘 선진공항으로 인정받아 21세기에는 바야흐로 우리도 남을 가르치는 공항의 반열에 설 수 있도록 더한층 노력해야 할 것이다. 공항별 업종별 컨세션 운영에 관한 비교는 <표 3>과 같다.

〈표 3〉 공항별 업종별 컨세션 비교

공 항	면 세 점	식음료점	전 문 점	편 의 점	기 타
인천 국제공항	Packaged Master Concessionaire	Packaged Master Concessionaire	Fee Management	Fee Management	
홍콩 카이탁공항	2년 기간				
홍콩 체답록 공항	Aer Rianta				<ul style="list-style-type: none"> • F&B가 전체면적의 51%를 차지 • Airside : 70% • Landside : 30% • 총 120개 업체
대만 장개석 공항	일반상품 : DFS 주류/연초 : 다이완담배주류공사				
싱가폴 창이 공항	총매출액의 최소 영업료율(MGR) 채택				<ul style="list-style-type: none"> • 공항이 직영 • Anchor Tenants 사이에 전문 상점 배치 • Airside내로 식량제한
프랑스 파리살드르 공항	주류/연초: Sareaco(master concessionaire) 항수/화장품 : Alders(master concessionaire)	Eliance가 20개 점포를 관리운영 SSP는 27개의 점포운영	패션의류 : HFP Phenix 가죽/선글라스 문구/귀금속/시계	초코렛/사탕: Saresco	<ul style="list-style-type: none"> • 건강식품 : 별개업체 • 주요 업종의 경우 업종별 독점 운영권 수여
네덜란드 암스텔 스키폴 공항	SMS 총 50개 점포	Host Marriot International (Master Concessionaire) 15년 계약기간 총 39개(6개의 카테일바로 함)	총 29개 점포		<ul style="list-style-type: none"> • 면세점, 식음료점은 최소영업료율(MGR) 채택
영국 허드로 게트워공항	Alders Nuance 허드로공항 총수익의 57%				

공 항	면 세 점	식음료점	전 문 점	편 의 점	기 타
미국 샌프란- 시스코 공항	DFs Corp 총 순수입의 34.9%	Host Marriot International(master concessionaire) 총 순수입의 10.3%	서점/약국 (Host Marriot Service) 일반/특산물 (Buth-Na- Bodhaige Inc.)	DFS Corp	<ul style="list-style-type: none"> • 컨세션 면적은 총 면적의 5% • 식음료외의 컨세션은 개별 임대 계약방식 (종목별로 계약 기간 3~25년) • 현재 위탁운영제와 개별임대방식을 복합적으로 사용 • 일반소매업 : 총 순수입의 24.8% • 오락 : 총순수입의 74.6%

IV. 공항의 적정 상업성과 컨세션 운영전략

공항을 운영하는 목표로는 크게 건설비의 회수와 수익성을 위해 이용객들에게 비용을 부담시키는 상업성과 비용에 관계없이 이용객들에게 공공의 서비스를 제공하는 공공성의 두 가지 측면을 들 수 있다.

최근에 들어와서 공항건설에 따른 비용부담을 덜기 위해 민자유치와 민영화 방안 등이 세계의 여러 공항에서 폭넓게 진행되고 있으며, 이에 따라 각 공항들은 운영에 따른 수익성 제고의 필요성을 인식하게 되었다. 결국, 공항의 운영에 있어서 여유공간을 많이 주어 이용객의 동선을 원활히 확보하는 것도 중요하지만, 수익성의 증대와 쇼핑기회의 확대를 위해 컨세션을 많이 그리고 적절히 배치하고 이를 효율적으로 운영하는 것도 상당히 중요하다는 인식이 확산되고 있다.

공항의 가장 확실한 수입원은 공항의 운영으로부터 얻어지는 수익금이기 때문에, 인천국제공항은 상업성이 제고되는 방향으로 운영될 필요가 있다. 그리고, 공항운영비의 총당에 있어서는 짧게는 15년, 최장 30년 이내에 건설비를 회수한다는 목표아래 공항을 운영한다는 것을 염두에 두고 건설계획을 추진·완성해야 할 것이다.

성공적인 컨세션 운영을 위한 요소로는 다음과 같은 것들을 들 수 있다.

- 시장조사
- 위치
- 디자인
- 크기(면적)

- 취급제품 특성 및 경향
- 대고객 서비스
- 판촉 및 홍보
- 국제선 여객의 비중
- 휴가 여객의 비중
- 여객의 출신국가
- 가격정책
- 임대료율

한편 세계적으로 대형공항들은 건설비 회수는 물론 상당한 규모의 매출실적을 올리고 있다. 컨세션 면적당 매출액(\$/m²)를 보면 미국 LA공항은 \$10,748, 샌프란시스코 공항은 \$11,308을 기록하고 있다. 김포공항은 국내선과 국제선을 포함하여 1993년 2,250만명 승객에 5,200만달러의 흑자를 나타냈으나 공항시설에 대한 감가상각이 이루어지지 않은채 공항운영비 중심으로 비용이 계상되어 실제로 건설비까지 고려하면 흑자폭이 상당히 줄어들 것으로 추정된다.

공항의 컨세션 운영전략을 보면 공항운영조직에 자격 있는 인적구성원을 갖춘 상업부서 설치가 고려되어야 할 것이다. 이때 내부인원을 교육하는 방법, 전공에 맞는 신입사원을 모집하는 방법, 그리고 외부(국내외)의 우수한 상업시설을 성공적으로 관리, 운영한 경험이 있는 전문가를 영입하는 방법을 병행하여야 한다.

또한, 주요시설사업자는 국제적인 감각과 능력을 갖춘 업체가 선정되어야 할 것이다. 가능한 한 모든 전 시설사업자는 상점개발, 마케팅, 운영의 우수한 수행능력이 입증된 경험이 풍부한 업체여야 한다. 뿐만 아니라 상업시설은 국제화되어야 한다. 허브공항의 기반 즉, 외국인의 이용도를 높이려면 외국인이 이용하고 싶은 시설 및 환경을 제공하여야 한다. 한국적인 것을 지나치게 강조하면 외국인들에게는 배타적인 환경이 될 수도 있다. 한국적인 것은 전반적인 터미널 인테리어 디자인 등에 표현하고 상품(식음료 포함)은 국제적인 감각을 지닐 수 있도록 통제하는 것이 중요하다.

마지막으로 상업시설은 철저하게 상업적으로 개발, 운영되어야 할 것이다. 공항당국의 입장에서 볼 때 완전한 상업시설이란 여객을 만족시키는 역할 뿐만이 아니라 이에 못지 않은 훌륭한 수입의 원천이어야 한다. 고객에게 수준 높은 상품과 서비스를 경쟁력 있는 가격으로 제공하는 것이 기본이지만 컨세션시설의 운영에 따른 수익이 공항과 업체사이에 균형있게 배분되도록 하는 것 역시 쉽지 않은 과제이다. 공항당국의 입장에서 볼 때 업체는 친구도 아니며 적도 아니다. 단지 동업자일 뿐이다. 서로의 발전과 이익을 위하여 공동으로 부담하고 노력하여야 하며 이는 정확하고 세밀한 계약방식에 의해서만 실현가능하다. 공항의 상업시설 운영에 대한

정책결정의 독립성도 부여되어야 한다. 막대한 재정부담을 해소하기 위하여 컨세션 시설의 운영에 따른 수입을 전체수입의 40%선 이상으로 확보하기 위해서는 입찰시 선의의 경쟁을 유도하기 위한 완전개방적 국제입찰을 실시하도록 하며 상업시설임대시 영업수입에 대한 일정비율을 사용료로 납부하는 영업요금(Percent Rent)제도에 최소보장액(Minimum Guarantee Royalty)제도를 병행도입하도록 하는 방안도 고려되어야 한다.

이러한 조건의 충족 하에 비로소 경쟁력 있는 시설의 개발, 관리능력이 배양될 수 있는 토양이 마련될 것이며 국가적 사업으로서 천문학적인 금액이 투자된 시설을 효율적으로 활용함과 동시에 재투자 재원을 확보할 수 있는 길이 될 것이다.

만일 공항이 막대한 투자를 하여 최고의 시설을 갖추고 최적의 시설을 갖추고 최적의 상권을 형성한 후 그 투자의 당연한 결실을 거두지 못하고 오히려 시설을 임대하고 있는 업체에게 대부분의 이익이 돌아간다면 그 공항은 효율적으로 상업시설을 운영관리하고 있다고 볼 수 없을 것이다.

이런 점에서 볼 때, 상업시설의 성공은 두 가지 측면이 있다. 하나는 재정적으로 성공적인 컨세션이다. 비항공분야에서 높은 수익을 창출할 수 있다면 공항건설 투자금액의 상환에 기여함은 물론이고 착륙료 등 항공분야 시설사용료 책정에 대한 융통성이 수반되어 경쟁공항보다 유리한 위치를 확보할 수 있게 하는 기반이 된다. 즉, 공항당국으로서는 가격경쟁력을 높일 수 있는 바탕이 되며 항공사에게는 보다 매력적인 환승기착지로 부각될 수 있는 조건이 되는 것이다.

다른 하나는 여객에게 부응하는 컨세션이다. 과거 부실관리되었던 시설을 새로운 경영기법의 도입으로 새롭게 개선하고 서비스의 질을 높임으로서 여객이 선호하는 쇼핑공간을 조성하는 것이다.

공항수입을 항공관련수입과 상업시설수입으로 대별할 경우 전자에는 착륙료, 여객서비스료 또는 공항이용료, 관제료, 駐機料, 항공기관리 또는 청소료가 포함되고, 후자에는 사무실과 check-in desk의 임대료, 면세점 및 상점의 영업료 및 임대료, 주차료, 입주업체에 대한 정수요금 등이 포함된다.

서유럽의 공항들은 평균적으로 총수입의 56%가 항공관련수입, 44%가 상업시설수입이고 미국의 중·대형공항들은 전자가 30% 이하, 후자가 75~80%로서 지상상업시설수입의 비중이 크게 높다. 그러나 김포공항은 항공관련수입이 전체 공항수입의 60%가 넘고, 상업시설수입은 33%에 불과하며, 나머지 7%는 이자수입 등 영업외 수입이다.

최근 세계각국의 공항에서는 항공사들과 국제항공운송협회(IATA)의 압력에 의해 항공관련요금의 인상율이 둔화되고 상업활동에 의한 수입극대화에 초점을 맞추고 있다.

착륙료 등 항공사 시설사용료의 산정에 현실적인 제약을 받고 있는 우리나라의 경우를 비추어 볼 때 현재 절대적으로 낮은 상업시설영업료의 현실화 여부가 인천국제공항경영의 성패를 가름한다고 해도 과언이 아니다. 공항의 가장 확실한 수입원은 운영으로부터 얻어지는 수입금이기 때문에 인천국제공항의 商業性 제고는 다시 한번 강조될 필요가 있다. 그리고 공항운영비의 총당은 물론 짧게는 10년, 최장 20년 이내 건설비의 회수를 정책목표로 한 공항운영을 염두를 두어야 한다.

공항이 적절한 수준의 공공서비스를 제공할 수 있다는 것을 전제로 할 때 상업시설의 확대는 이용객에 대한 쇼핑기회의 확대라는 측면에서도 바람직하다. 최근 공항운영의 일반적 동향이 상업시설의 고객을 여객으로만 한정하지 않고 방문객, 환송·환영객, 공항종사자, 항공사직원, 주변지역의 일반인들을 모두 포함한 넓은 범위로 보고 있으므로 인천 국제공항도 이에 부응하는 전략을 채택할 필요가 있다.

인천국제공항 이용객 편의시설의 종류선정은 이용수요를 결정적으로 좌우할 수 있는 중요한 요소이며 인천국제공항이 수행해야 하는 역할을 충분히 지원하고 이용객의 편의를 도모해야 함은 물론 수익성도 제고시킬 수 있어야 한다.

[참고문헌]

1. City of Los Angeles Department of Airport, Contract I ~ VIII, 1994~1996.
2. American Association of Airport Executives, AAAE Survey of Airport Rates & Charges.
3. 인천국제공항 컨세션 관리방안검토, 신공항운영기획안.
4. 인천국제공항 여객터미널 컨세션 개발검토보고, 신공항건설공단.
5. 인천국제공항의 컨세션 개발방향, 신공항건설공단.
6. 인천국제공항 제1여객터미널 실시 설계, 신공항건설공단.
7. 싱가포르 창이공항 Tender Notice.