

제주도를 거점으로 하는 국내선항공운송사업의 타당성에 관한 연구

허 증 *

목 차

- I. 개요
- II. 항공시장 현황 및 전망
- III. 기존항공사의 한계
- IV. 저비용 지역 항공사의 가능성
- V. 항공운송사업의 형태
- VI. 지방항공사 설립의 타당성
- VII. 항공사 운영 방안
- VIII. 기업형태 및 자원조달 방안
- IX. 결론

I. 개 요

제주도에 있어서 항공교통은 사회간접자본시설과 같은 기능을 가지고 있다. 2000년 관광수입이 약 1조5천억원으로 제주도 지역 총생산 대비 약 31%를 차지하고 있으며 연료교통의 93%를 항공이 담당하고 있는 실정이다.

그러나 '97년 이후 항공요금이 지속적으로 인상되어 69%의 인상폭을 보였으며, '01. 12 아시아나항공의 경우 노선별 최고 20% 인상률을 기록하였다. 또한 '97년 이후 노선폐쇄와 운항감축 등으로 항공운송 서비스 공급이 위축되었으며, 제주노선에 대한 증편이 이루어지지 않아 서울, 광주, 진주, 여수, 목포 노선 등

*교통개발연구원 항공교통연구실 연구위원

에서 상승화된 좌석 구입난이 발생하였다.

이에 본고는 다변적인 연륙 항공 교통망을 확보하여 서울 일변도 경제 활동에서 탈피하고 전국을 무대로 하는 지역 경제 활동을 촉진하며, 소비자들에게는 다양한 수준의 가격으로 여행 목적에 부합되는 차별화된 서비스를 선택할 수 있는 기회를 부여함과 동시에 향후 제주도에 ‘평화의 섬’, ‘남북교류시대’ 구축을 위한 연륙항공체계를 확립하는데 그 목적이 있다.

II. 항공시장 현황 및 전망

1982년부터 1997년까지 제주공항 국내선 여객의 성장률은 연평균 15.6%로 급속한 성장을 하였으나, 1998년 외환위기로 -24.5%의 감소를 보였으며 이후 2000년까지 평균 9.3% 증가하여 회복세를 보였다.

연초의 불황 및 9월 미국 항공기 테러사건 여파로 승객이 감소하여 2001년 제주공항의 국내선 여객 수는 약 886만명으로 전년비 3% 증가하였으며, 2005년까지는 연평균 4.5%, 그 이후 2010년까지는 연평균 6.2%, 그 이후로는 연평균 2.6%대의 성장이 예상된다(<표 1> 참조).

III. 기존항공사의 한계

기존 항공사가 B737-400으로 운항할 경우 군산노선(인가거리 274 km) 이상의 장거리 노선에 탑승율 75% 이상을 유지할 경우에만 채산성을 가지는 것으로 조사되었으며, 탑승률이 저조한 예천, 강릉(속초), 원주, 포항 노선 등에서는 장거리임에도 채산성의 확보가 불가능한 것으로 나타났다.

또한 <그림 1>에서 보듯이 단거리 노선인 목포, 광주, 여수 등지의 노선에서도 역시 채산성 확보가 곤란한 것으로 나타났다.

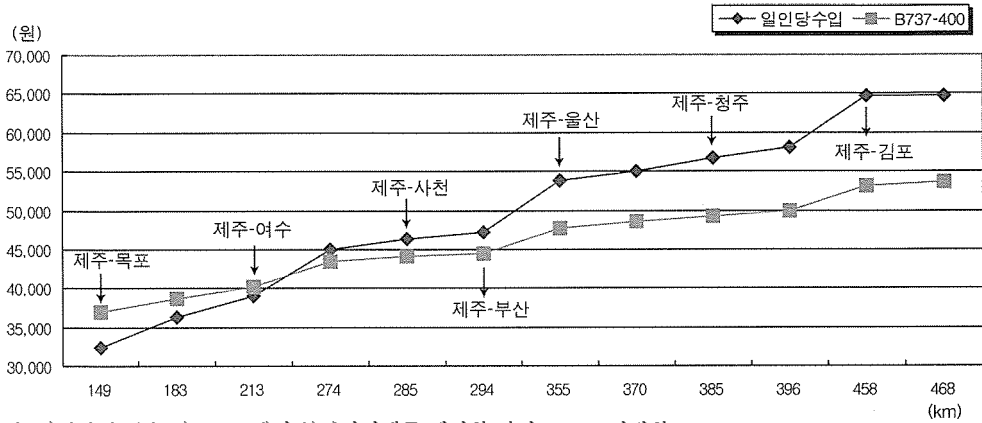
< 표 1 > 제주공항의 여객수요 전망

구 분	2000년*	2005년	2010년	2015년	2020년
예상수요(천명)	8,601	10,533	13,780	15,563	17,577
연평균 증가율	-	4.5%	6.2%	2.6%	2.6%

주 : *실적치

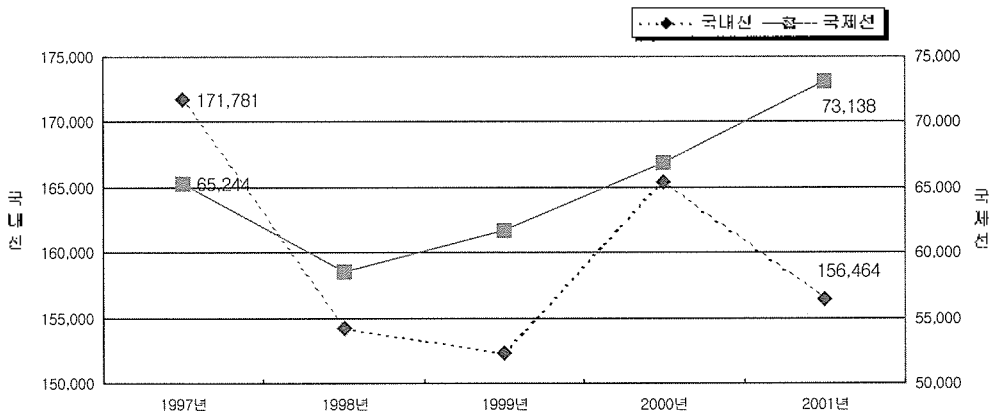
자료 : 건설교통부(1999), 「공항개발 중장기 기본계획수립조사」

< 그림 1 > 기존 항공사의 B737-400 항공기 운항비용 (L/F 75%)



주: 일인당 수입은 평균요금에서 부가가치세를 제외한 값의 95%로 가정함

< 그림 2 > 기존 항공사의 연도별 운항회수 (1997~2001년)



<그림 2>는 현재 항공운송의 형태를 살펴본 것으로 수익성이 높은 국제선 위주로 항공기를 운영하고 있어 1997년 대비 국제선 운항은 12% 증가한데 비해 국내선 운항은 9% 감소를 보였다.

또한 중·장거리 이상의 고수요 노선만 집중 운영함으로써 단거리 및 저수요 노선에서는 <표 2>와 같이 운항감축 및 노선폐쇄 등 서비스가 축소되는 현상을 보인다.

< 표 2 > '98 년 이래 감축 또는 폐쇄된 노선 (6 개 노선)

(연간 운항회수 기준, 단위 : 회)

노선	1998년	2001년	감소율
제주-강릉	58	-	폐쇄
제주-목포	842	466	-44.7%
제주-여수	915	640	-30.1%
제주-울산	1,244	697	-44.1%
제주-원주	62	-	폐쇄
제주-예천	120	-	폐쇄

IV. 저비용 지역 항공사의 가능성

가. 원가절감 방안

원가 절감을 위해서는 국내선 여건에 가장 적합한 기종을 선택하여 직접운항 경비를 최소화하여야 하며, 항공기 제작사에 부품 및 장비의 조달과 중정비를 위탁하여 정비를 줄여야 한다.

또한 일등석과 이등석을 없애고 단일등급으로 좌석을 배치하여 좌석수를 최대한 늘리며, 기내 서비스를 없애고 공항근부 인원수를 최소화함과 동시에 공항의 지 조업 역시 가급적 자체적으로 수행하고 승무원도 부분적으로 참여하게 한다. 마지막으로 운항승무원 이외의 관리직 인원을 최소화하고 급여수준을 통제한다.

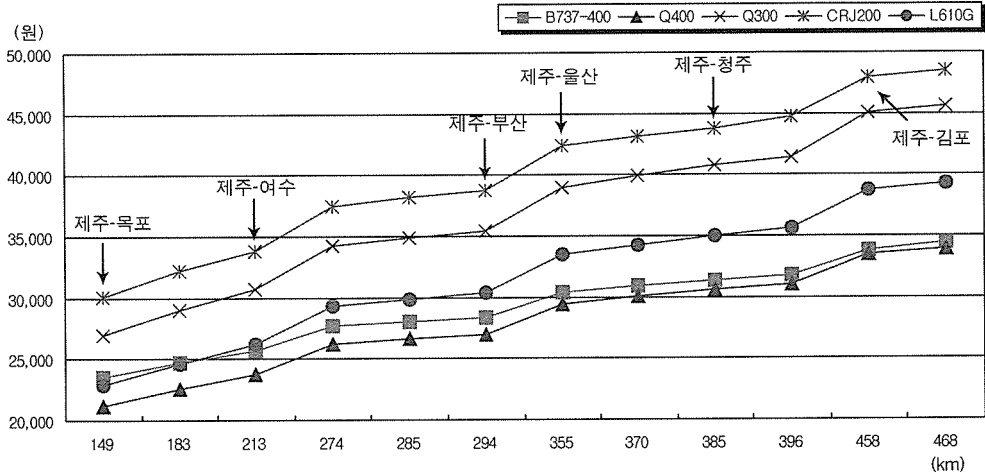
나. 항공기 기종별 운항비용

<표 3>은 기종별 제원 및 특성을 나타낸 것으로, 노선 길이가 짧을수록 소형

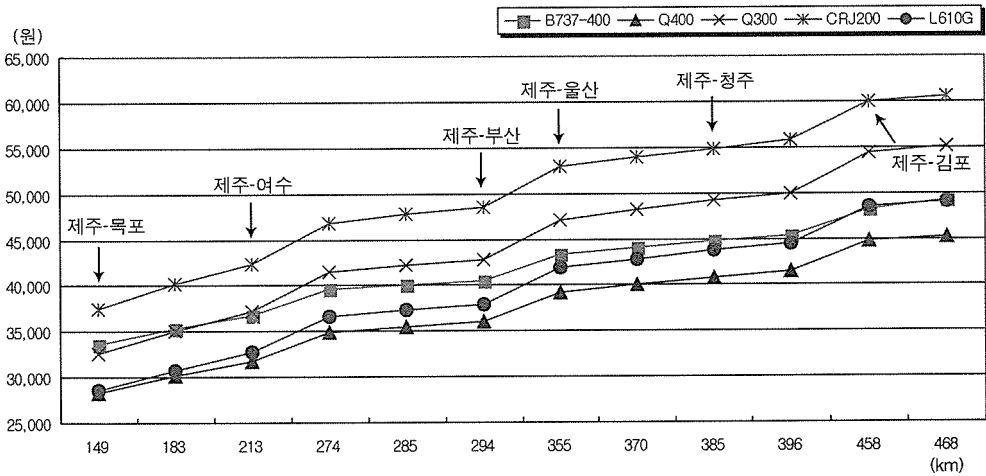
< 표 3 > 기종별 제원 및 특성

기종	여객수	승무원수	순항속도	이륙거리
B737-400(Boeing)	168명	6명	797 km/h	2,347 m
DASH8-Q400(Bombardier)	78명	4명	628 km/h	1,402 m
DASH8-Q300(Bombardier)	49명	3명	500 km/h	1,178 m
CRJ200(Bombardier)	49명	3명	786 km/h	1,530 m
L610G(Let)	40명	3명	450 km/h	1,110 m

< 그림 3 > 기종별 좌석당 비용 비교 (10 대 운항시)



< 그림 4 > 기종별 인당 항공비용 비교분석 (10 대 운항시)



주 : 기종별로 B737-400(70%), Q400(75%), Q300-CRJ200-L610G(80%)의 L/F 적용

터보프롭기가 경제성이 높아진다.

또한 평균적으로 좌석당 비용이 가장 낮은 것은 Q400이며, B737-400, L610G, Q300, CRJ200 순으로 비용이 높아짐을 알 수 있다.

그러나 좌석수가 적을수록 탑승율을 높일 수 있기 때문에 이 점을 고려하면 승객 일인당 비용은 Q400, L610G, B737-400, Q300, CRJ 200의 순으로 높아진다.

V. 항공운송사업의 형태

가. 현행제도

항공운송사업의 형태는 크게 정기항공운송사업과 부정기 항공운송사업으로 나눌 수 있으며, 정기항공운송사업은 자본금이 200억원 이상이 되어야 하며 5대 이상의 항공기를 보유하여야 한다.

부정기항공운송사업은 50억원 이상의 자본금을 소유하여야 하며, 50인승 미만의 항공기를 1대 이상 보유하여야 한다.

나. 제주도 지역항공사의 최적형태

현재와 같이 운항증명의 인증제도 하에서는 정기사업과 부정기사업의 기술적 기준에는 실질적으로 차이가 없으며, 항공기 최소보유대수와 자본금 규모의 기준에서만 차이가 있다. 따라서 명실상부한 정기성 항공운송 서비스를 위해서는 정기항공운송사업 면허를 취득하는 것이 유리하다.

그러나 면허취득 여부가 불투명하므로 우선 부정기항공운송사업으로 등록 운영하면서 정기항공운송사업 면허취득을 병행하여 추진하는 것이 바람직하다.

VI. 지방항공사 설립의 타당성

가. 지방항공사 운영의 재산성

1. 정기 항공운송사업

정기 항공운송사업의 면허를 취득할 경우에는 DASH8-Q400 기종으로 운항하는 것이 경제성에서 가장 유리하며, 이 때 운임은 현재보다 최저 12%에서 최고 30%까지 할인할 수 있다.

2001. 12. 28 아시아나항공, 2002. 4. 1 대한항공의 요금인상분을 포함하면 인하율은 최저 23%이상으로 커지게 된다.

정기운송사업의 수익성²⁾은 1차년도에 약 69억원의 적자가 예상되며, 4차년도부터는 흑자로 전환될 것으로 예상된다.

1차년도에 창업준비자금을 포함하여 약 92억원이 소요되며, 그 이후부터 6차

2) 5대로 운영을 시작하여 4차 년도부터는 10대로 확장하되 처음부터 평균 25% 할인된 요금을 적용할 경우

< 표 4> 노선별 최저 운임 (Q400)

(단위: 원)

노선	현재요금*	인하요금	일인당 비용
목포	34,047	29,962 (12%)	28,301
광주	38,138	33,180 (13%)	30,107
여수	41,161	34,987 (15%)	31,700
군산	47,300	38,786 (18%)	34,940
사천	48,729	39,470 (19%)	35,525
부산	49,638	39,710 (20%)	36,003
울산	56,751	43,131 (24%)	39,243
대구	57,890	43,418 (25%)	40,039
청주	59,709	44,184 (26%)	40,836
포항	61,072	44,583 (27%)	41,420
김포	68,186	47,730 (30%)	44,713
인천	68,186	47,730 (30%)	45,245

주: L/F 75%, 10대 운항 기준.

*2001. 12 기준의 평균요금에서 공항이용료와 부가가치세를 제외한 값임.

< 표 5> 2002. 4. 1 기준의 인하율 (Q400)

(단위: 원)

노선	현재요금*	인하요금	인하율
목포	40,739	29,962	26%
광주	45,969	33,180	28%
여수	46,943	34,987	25%
군산	50,580	38,786	23%
사천	51,489	39,470	23%
부산	52,240	39,710	24%
울산	56,751	43,131	24%
대구	57,890	43,418	25%
청주	59,709	44,184	26%
포항	61,072	44,583	27%
김포	68,186	47,730	30%
인천	68,186	47,730	30%

주: L/F 75%, 10대 운항 기준.

*2002. 4. 1 기준 요금에서 공항이용료와 부가가치세를 제외한 값임.

< 표 6 > 연도별 추정 손익

(단위: 백만원)

구분	1차년도	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	6차년도
매출	36,272	39,295	42,318	90,680	90,680	90,680
비용	34,495	34,637	38,928	67,342	66,261	65,180
감가상각	8,649	8,649	8,649	17,297	17,297	17,297
예상손익	-6,871	-3,991	-5,259	6,041	7,122	8,203

< 표 7 > 연도별 추정 자금수지

(단위: 백만원)

구분	1차년도	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	6차년도	7차년도
매출	36,272	39,295	42,318	90,680	90,680	90,680	90,680
비용	34,495	34,637	34,779	67,342	66,261	65,180	63,018
장업 및 추가비용	11,019	0	4,149	0	0	0	0
원금상환	0	0	3,604	14,414	14,414	18,018	28,829
자금수지	-9,242	4,658	-214	8,924	10,005	7,483	-1,166
자본금	20,000	0	0	0	0	0	0
누적수지	10,758	15,416	15,202	24,126	34,131	41,614	40,448

년도까지는 경상 자금수지에 잉여가 예상되나 원금상환이 본격화되는 7차년도부터 경상자금수지가 적자로 반전되어 11차년도에 가서야 경상자금수지의 흑자를 기대할 수 있다.

그러나 정기 항공운송사업 면허 취득에 필요한 최소 자본금 200억원으로 운영한다면 항상 여유자금을 보유할 수 있다.

2. 부정기 항공운송사업

부정기 항공운송사업으로 등록하여 운영할 때는 50인승이하 항공기만 사용 가능하다. 이 때는 L610G 기종이 비용 면에서 가장 유리하며, L610G 10대를 운항할 때 노선별로 현재요금보다 최소 11%에서 최대 25%까지 할인된 요금으로 서비스를 제공할 수 있다.

2001. 12. 28 아시아나항공, 2002. 4. 1 대한항공의 요금인상분을 포함하면 인하율은 최저 19%이상으로 커지게 된다.

부정기 항공운송사업의 수익성²⁾은 1차년도에 약 53억원의 적자가 예상되며,

2) 5대로 운영을 시작하여 4차 연도부터는 10대로 확장하되 처음부터 평균 20% 할인된 요금을 적용할 경우

< 표 8> 노선별 최저운임 (L610G)

(단위: 원)

노선	현재요금*	인하 요금	일인당 비용
북포	34,047	30,302 (11%)	28,603
광주	38,138	33,562 (12%)	30,793
여수	41,161	35,398 (14%)	32,724
군산	47,300	39,732 (16%)	36,652
사천	48,729	40,445 (17%)	37,361
부산	49,638	40,703 (18%)	37,940
울산	56,751	45,968 (19%)	41,868
대구	57,890	46,312 (20%)	42,834
청주	59,709	47,170 (21%)	43,800
포항	61,072	47,636 (22%)	44,508
김포	68,186	51,139 (25%)	48,501
인천	68,186	51,139 (25%)	49,145

주 : L/F 80%, 10대 운항기준.

*2001. 12 기준의 평균요금에서 공항이용료와 부가가치세를 제외한 값임.

< 표 9> 2002. 4. 1 기준의 인하율 (L610G)

(단위: 원)

노선	현재요금*	인하요금	인하율
목포	40,739	30,302	26%
광주	45,969	33,562	27%
여수	46,943	35,398	25%
군산	50,580	39,732	21%
사천	51,489	40,445	21%
부산	52,240	40,703	22%
울산	56,751	45,968	19%
대구	57,890	46,312	20%
청주	59,709	47,170	21%
포항	61,072	47,636	22%
김포	68,186	51,139	25%
인천	68,186	51,139	25%

주 : L/F 75%, 10대 운항 기준.

*2002. 4. 1 기준 요금에서 공항이용료와 부가가치세를 제외한 값임.

제5차년도부터 흑자로 전환될 것으로 추정된다.

1차년도에 창업비용을 포함하여 총 115억원 정도의 자금이 소요되며, 그 이후 제3차년도까지 추가로 41억원의 자금이 소요되고, 제4차년도부터는 경상자금수지의 흑자가 예상되나, 본격적인 원금상환이 시작되는 제7차년도에서 일시적으로 적자가 나타난다.

부정기 항공운송사업으로 등록하여 운영하면서 정기 항공운송사업 면허의 취득을 병행하여 추진할 경우 자본금 최소 200억원을 확보하여야 한다. 이 경우 이노 언도에서나 최소 44억원 이상의 여유자금을 확보할 수 있다.

3. 부정기 항공운송사업(DASH8-Q300)

DASH8-Q300 기종 10대를 운항할 경우 현재요금보다 최고 13%까지 할인된 요금으로 서비스를 제공할 수 있다.

2001. 12. 28 아시아나항공, 2002. 4. 1 대한항공의 요금인상분을 포함하면 인하율은 최저 9%에서 13% 까지로 커지게 된다.

DASH8-Q300 기종을 이용한 사업의 수익성³⁾은 1차 년도에 약 83억원의 적자

< 표 10 > 연도별 추정 손익

(단위: 백만원)

구분	1차년도	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	6차년도
매출	16,023	17,359	18,694	40,058	42,729	42,729
비용	18,347	18,353	20,586	34,939	34,776	34,400
감가상각	3,014	3,014	3,014	6,028	6,028	6,028
예상손익	-5,337	-4,009	-4,906	-909	1,925	2,302

< 표 11 > 연도별 추정 자금수지

(단위: 백만원)

구분	1차년도	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	6차년도	7차년도
매출	16,023	17,359	18,694	40,058	42,729	42,729	42,729
비용	18,347	18,353	18,360	34,939	34,776	34,400	33,646
창업 및 추가비용	9,096	0	2,226	0	0	0	0
원금상환	0	0	1,256	5,023	5,023	6,279	10,046
자금수지	-11,419	-995	-3,148	96	2,929	2,050	-964
자본금	20,000	0	0	0	0	0	0
누적수지	8,581	7,586	4,438	4,534	7,463	9,514	8,550

3) 5대로 운영을 시작하여 4차 연도부터는 10대로 확장하되 처음부터 8% 할인된 요금을 적용할 경우

< 표 12> 노선별 최저운임 (Q300)

(단위: 원)

노선	현재요금*	인하 요금	원인당 비용
목포	34,047	35,749 (-5%)	34,338
광주	38,138	38,138 (0%)	36,858
여수	41,161	40,338 (2%)	39,081
군산	47,300	45,881 (3%)	43,601
사천	48,729	46,780 (4%)	44,416
부산	49,638	47,156 (5%)	45,083
울산	56,751	51,643 (9%)	49,603
대구	57,890	52,101 (10%)	50,715
청주	59,709	53,141 (11%)	51,826
포항	61,072	53,743 (12%)	52,642
김포	68,186	59,322 (13%)	57,236
인천	68,186	59,322 (13%)	57,977

주 : L/F 80%, 10대 운항기준.

*2001. 12 기준의 평균요금에서 공항이용료와 부가가치세를 제외한 값임.

< 표 13> 2002. 4. 1 기준의 인하율 (Q300)

(단위: 원)

노선	현재요금*	인하 요금	인하율
목포	40,739	35,749	12%
광주	45,969	38,138	17%
여수	46,943	40,338	14%
군산	50,580	45,881	9%
사천	51,489	46,780	9%
부산	52,240	47,156	10%
울산	56,751	51,643	9%
대구	57,890	52,101	10%
청주	59,709	53,141	11%
포항	61,072	53,743	12%
김포	68,186	59,322	13%
인천	68,186	59,322	13%

주 : L/F 75%, 10대 운항 기준.

*2002. 4. 1 기준 요금에서 공항이용료와 부가가치세를 제외한 값임.

가 예상되며 제5차 년도부터 흑자로 전환된다.

자금수지는 1차 년도에 창업비용을 포함하여 총 121억원 정도의 자금이 소요되며 그 이후 제4차 년도까지 추가로 41억원의 자금이 투입되어야 한다.

제5차 년도부터는 경상자금수지의 흑자가 예상되나, 본격적인 원금상환이 시작되는 제7차 년도부터 3개년간 적자가 발생한다.

200억원의 자본금을 확보할 경우, 누적자금수지가 가장 악화되는 9차 년도에도 20억원 정도의 여유자금을 보유할 수 있다.

나. 항공사 설립·운영에 따른 경제적 파급효과⁴⁾

1. 제주지역 파급효과

제주지역에서의 항공사 운영에 따른 경제적 파급효과는 매출 증대 2,060억원, 부가가치 증대 1,206억원, 고용 증대 14,546명의 효과를 발생하게 된다.

2. 전국 파급효과

전국적으로는 매출 증대 2,247억원, 부가가치 증대 1,287억원, 고용 증대 14,667명의 파급효과가 예상된다.

< 표 14 > 연도별 추정 손익

(단위: 백만원)

구분	1차년도	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	6차년도
매출	24,235	26,255	28,274	60,588	64,627	64,627
비용	26,256	26,317	29,615	50,682	50,224	49,443
감가상각	6,246	6,246	12,492	12,492	12,492	12,492
예상손익	-8,267	-6,309	-7,587	-2,587	1,910	2,691

< 표 15 > 연도별 추정 자금수지

(단위: 백만원)

구분	1차년도	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	6차년도	7차년도
매출	24,235	26,255	28,274	60,588	64,627	64,627	64,627
비용	26,256	26,317	29,615	50,682	50,224	49,443	47,882
창업 및 추가비용	10,106	0	3,236	0	0	0	0
원금상환	0	0	2,603	10,410	10,410	13,013	20,821
자금수지	-12,127	-63	-3,943	-505	3,992	2,170	-4,076
자본금	20,000	0	0	0	0	0	0
누적수지	7,873	7,811	3,868	3,363	7,355	9,525	5,449

4) L610G 10대를 운항할 경우

< 표 16> 신설 항공사의 경제적 파급효과 (제주지역)

분야	매출 증대	부가가치 증대	고용 증대
항공운송산업	256억원	103억원	133명
항공운송보조산업	15억원	12억원	30명
관광산업	1,789억원	1,091억원	14,383명
계	2,060억원	1,206억원	14,546명

< 표 17> 신설 항공사의 경제적 파급효과 (전국)

분야	매출 증대	부가가치 증대	고용 증대
항공운송산업	427억원	171억원	222명
항공운송보조산업	31억원	25억원	62명
관광산업	1,789억원	1,091억원	14,383명
계	2,247억원	1,287억원	14,667명

다. 설립 타당성 종합분석

제주도를 거점으로 하는 항공사를 신설하여 운영하게 되면 업종에 따라 노선별로 최대 25%에서 30%까지 할인된 요금으로 서비스를 제공할 수 있게 되며, 항공사 자체로서도 제4차 년도 내지 5차 년도부터는 흑자를 기대할 수 있다.

전국적으로 항공운송산업과 항공운송보조산업, 그리고 관광산업에 걸쳐 연간 2,247억원의 매출 증대효과를 가져올 수 있으며, 이로 인한 부가가치 증대효과는 1,287억원, 고용효과는 14,667명에 이르게 된다.

결론적으로 신설 항공사는 자체로서 채산성을 유지하면서 이용자에게 지금보다 저렴한 운임으로 서비스를 제공할 수 있고, 또한 상당한 규모의 경제적 파급효과를 기대할 수 있어서 종합적인 타당성이 인정된다.

VII. 항공사 운영 방안

가. 노선망 구상

1. 초기 노선망

설립 초기에는 5대의 항공기로 운영하면서 지역주민의 편익을 극대화하고 채산성을 확보하기 위하여 수요가 가장 많은 서울 노선과, 공급이 부족하여 만성적

인 좌석 난을 겪고 있는 광주 노선에 운항하는 것이 바람직하다.

서울 노선의 경우 2001년 운송실적은 약 496만명이며, 제주공항의 전체 여객 증가 추세에 따라 성장할 것으로 예상된다.

제주와 김포간 비행시간은 약 70분으로 현재의 중형 제트기보다 20분 정도 더 소요되며, 최소 1시간에 1회 출발하기 위해서는 하루 14 왕복의 운항이 이루어져야 한다. 이 때 최소 3.3대의 항공기가 투입되어야 하며, 하루 약 780명, 연간 27만명 정도를 운송하여 전체 시장의 5% 정도를 점유한다.

광주 노선의 경우 2001년 운송실적은 약 72만명이나 공급계약으로 인하여 수요가 제대로 반영되지 못하고 있으며, 현재의 실적은 1993년 수준에 불과하다.

창주공항의 개항으로 인하여 상당한 수요가 분산되었으나 아직까지 좌석 난은 해소되고 있지 않으며, 2001년 평균 탑승율은 86.4%로서 여수 노선과 함께 가장 높은 수준이다.

탑승율이 가장 낮았던 98년을 기준으로 제주지역 전체의 증가율을 적용하면 수요 예측치는 다음과 같다.

제주와 광주간의 비행시간은 약 30분으로 현재 운항되고 있는 중형 제트기에 비하여 5분 정도가 더 소요된다.

남은 1.7대 분의 항공기를 투입하면 하루 약 23회를 운항할 수 있으며, 이 때 약 80분마다 1편씩 출발되는 서비스를 제공할 수 있다.

하루 약 650명, 연간 약 22만여명을 운송하여 전체 시장의 15.6% 정도를 점유할 것으로 전망된다.

< 표 18> 서울노선 수요전망

구분	2001년	2005년	2010년	2015년
여객수(천명)	4,958*	5,912	7,987	9,081
연평균 증가율**	-	4.5%	6.2%	2.6%

주 : *실적치.

** 「공항개발 중장기 기본개발계획수립조사보고서」에서 예측된 제주공항 여객 성장률 적용.

< 표 19> 광주 노선 수요전망

(단위 : 천명)

구분	1998	2001	2005	2010	2015
실적	712	721	-	-	-
추정치 (연평균 증가율)	-	876* (7.2%)	1,044** (4.5%)	1,411** (6.2%)	1,604** (2.6%)

주 : * 1998-2001년 제주공항 실제 여객 성장률 적용.

** 「공항개발 중장기 기본개발계획수립조사보고서」에서 예측된 제주공항 여객 성장률 적용.

2. 중기 노선망

항공사 운영이 본 궤도에 오르기 시작하면 항공기 대수를 10대로 늘려 노선망을 확장하여야 한다.

기존의 서울과 광주노선에 우선 운항 회수를 늘리고 그 외 부산, 청주와 같은 고수요 시장에 진입하여야 생산성 하락을 막을 수 있다.

서울 노선의 경우 시간대에 따라 시간 당 2회 출발 서비스를 제공하여 매 시간 평균 1.5회 출발할 수 있도록 운항하며, 항공기 5대를 투입하여 하루 평균 42회 운항하는 것으로 하루 1,360명, 연간 약 47만명을 운송하여 시장점유율 약 8% 예상된다.

광주 노선의 경우 매 시간 평균 1회 출발 서비스를 제공하기 위하여 일일 약 28회 운항이 필요하며, 2대의 항공기를 투입하여 하루 약 900명, 연간 30만명 정도를 운송한다. 이 때 시장점유율 약 21.3% 정도가 될 것으로 예상된다.

부산 노선은 2001년 여객운송실적 약 164만명으로서 서울 노선과 비슷한 추세로 성장할 것으로 전망된다.

제주와 부산간 비행시간은 약 46분으로 중형 제트기에 비해 약 10여분 더 소요되며, 2대의 항공기를 투입하여 80~90분 간격으로 출발할 수 있는 서비스를 제공한다.

일일 22회 운항이 가능하고 하루 약 700명, 연간 24만명 정도를 운송하게 되며, 예상되는 시장점유율은 약 10% 정도이다.

청주 노선의 경우 2001년 운송실적은 약 55만명으로 1998년 이후 급격히 성장하고 있으며, 수도권 남부지방(용인, 수원, 천안 등) 개발과 함께 당분간 높은 증가율이 지속될 것으로 보인다.

제주와 청주간 비행 시간은 약 60분으로 현재 운항되고 있는 중형 제트기에 비하여 15분 정도 더 소요되므로 남은 1대를 투입할 경우 하루 약 10회를 운항할

< 표 20> 부산노선 수요전망

구분	2001년	2005년	2010년	2015년
여객수(천명)	1,639 ^{*)}	1,954	2,640	3,001
연평균 증가율 ^{**)}	-	4.5%	6.2%	2.6%

주 : *실적치.

** 「공항개발 중장기 기본개발계획수립조사보고서」에서 예측된 제주공항 여객 성장을 적용.

< 표 21> 청주 노선 수요전망 (단위 : 천명)

구분	1998	2001	2005	2010	2015
실적	299	549	-	-	-
추정치 (연평균 증가율)	-	-	1,261 ^{*)} (23.1%)	1,703 ^{**)} (6.2%)	1,937 ^{**)} (2.6%)

주 : *1998년부터 2001년까지 청주 노선 연평균증가율을 적용하여 산출.

** 「공항개발 중장기 기본개발계획수립조사보고서」에서 예측된 제주공항 여객 성장을 적용.

수 있으며, 매 3시간 간격으로 출발 가능하다.

하루 약 320명, 연간 약 11만명을 운송하게 될 것으로 보이며 시장점유율은 약 15% 정도일 것으로 예상된다.

3. 장기 노선망

장기적으로 남은 고수요 노선인 대구 노선을 비롯하여 탑승율이 높아 만성적인 좌석난을 겪고 있는 여수, 진주 노선, 그리고 탑승율이 저조하여 운항이 축소되거나 폐쇄된 노선에 진입하여 본격적인 노선망 확충에 나서야 한다.

특히 전주, 무안, 양양 등 신설되는 공항에 노선을 선점할 수 있어야 한다.

나. 기존 항공사와의 협력방안

1. 협력 대상 분야

<표 22>은 기존 항공사와의 협력대상 분야를 검토한 것으로 예약, 유지보수, 지상등이 협력 대상이다.

< 표 22 > 기존 항공사와의 협력대상 분야 검토

분야	내용
예약, 판매 및 마케팅 공항 체크인 및 안내	기존 항공사와의 차별화가 필요하므로 협력공단
유지보수 및 정비 승무원 교육훈련	항공기 제작사와 협조 가능
관리직원 교육훈련 운영 및 경영지도	경력자를 채용하여 신입사원 교육
지상조업	자체 조업 및 공항공단과 협조

VIII. 기업형태 및 재원조달 방안

가. 기업형태별 비교분석

지역항공사를 설립·운영할 수 있는 기업의 형태로는 지방적영기업·지방공사·지방공단 등 지방공기업의 형태와 상법상 제3섹터형 주식회사 및 민법상 재단법인 등 지방공사·공단 외의 출자·출연법인의 형태로 구분할 수 있다.

나. 적정 기업형태

적정한 기업형태로는 공공성을 확보할 수 있는 장치만 구비될 수 있다면 <표

< 표 23 > 기업형태별 비교

기업형태		세부내용	공동적용사항
지방 공기업	지방 직영 기업	· 관리자는 지자체장이 지자체 공무원 중 전문가 임명 · 지방채 발행 가능 · 예산안 의회에 제출 및 의결 · 결산서, 재무제표, 경영실적 등 중요 사항 지역주민에게 공시	· 운영, 설립에 관한 조례 설정 · 자본금은 지자체가 전액 현금 또는 현물로 출자 · 경영평가 실시 및 행자부장관에 결과보고(지자체징) · 경영진단 실시 후 공개가능(행자부장관) · 국고지원 가능
	공사	· 공사 경영상 필요시 주식 발행을 통하여 1/2미만의 외부출자 가능 · 사채발행 및 차관 이용가능 · 감독 및 보고, 검사 · 상법의 준용(제292조 제외)	
	공단	· 공사규정의 준용 · 민법의 준용 공사 · 공단 외의 출자 · 출연 법인	
공사 공단 외의 출자 · 출연법인	제3섹터형 주식회사	· 지자체는 자본금 1/2 미만 출자 또는 출연 시 지자체 외의 자와 공동으로 상법상 주식회사 또는 민법상 재단법인 형태로 설립/운영할 수 있음 · 주변복리 및 지역경제에 미치는 효과, 사업성, 출자 및 출연의 타당성 여부 사전 검토하여야 함 · 지자체가 자본금 1/4 이상 출자 또는 출연 시 경영현황에 관한 보고 및 서류 제출을 요구하거나 관련업무/회계/재산에 대한 검사, 경영지도 가능	
	재단 법인		

< 표 24 > 항공사 형태별 비교

형태	공공성 확보	지자체 부담 경감	경영 효율성 및 채산성 확보	설립의 용이성	민자유치 용이성
지방직영기업 지방공단	○	×	×	○	×
지방공사	△	△	△	△	△
제3섹터형 주식회사	×	○	○	×	○

○ : 좋음, △ : 보통, × : 나쁨

24>와 같이 '제3섹터형 주식회사'가 가장 유리한 것으로 조사되었다.

다. 자원조달방안

설립 초기에는 제주도가 구심점으로서 핵심적인 역할을 하기 위하여 최대 주주가 되어야 한다.

그러나 경영 참여는 최소화하여야 하며 민간이 주도할 수 있도록 장기적으로는 지자체의 지분은 1/4 미만으로 유지하여 법인에 대한 경영상 간섭을 최소화하

여야 한다. 그 대신 제주지역 상공회의소, 관광업체, 지역주민 등의 보유지분을 최대한 확보하여 지역주민의 이익을 최대한 반영할 수 있도록 한다.

라. 공공성 확보 방안

설립초기에는 지자체가 실질적 과반수의 지분을 확보하고, 장기적으로는 지분을 1/4 미만으로 유지하여 민간의 효율성을 극대화하면서, 정관의 특별 규정 등을 통하여 공공성을 확보하는 것이 바람직하다.

IX. 결 론

관광산업의 비중이 절대적으로 높은 제주도로서는 연륙항공교통이 여타 산업의 사회간접자본(SOC) 역할을 하므로 제주도에 있어서 원활한 연륙항공교통의 확보는 극히 중요하다.

그러나 현재의 항공운송산업구조 하에서는 지속적인 요금인상, 서비스망 위축, 만성적 좌석구입난 등이 해결되기 어려운 문제점이 있는 실정으로 신설 항공사는 우선 부정기항공운송사업으로 등록하여 운영을 시작하고 정기항공운송사업 면허취득을 병행하여 추진하는 것이 바람직하다.

또한 항공사 설립은 제주도가 구심점이 되어야 하며, 경영은 민간이 주도하게 하여야 한다. 이를 위해서는 제3섹터형 주식회사 형태를 취하는 것이 바람직하다.

제주도를 거점으로 하는 지방항공사를 설립·운영하면 현재보다 25%에서 30%까지 낮은 요금수준으로 서비스가 가능하고, 장기적으로 노선망 확충도 가능한 것으로 본고의 연구결과 나타났으며 200억원 규모의 자본금으로 운영을 시작하면 4~5년차부터 경상이익을 기대할 수 있으며 추가적인 자금소요가 필요하지 않을 것으로 조사되었다.

또한 항공사 운영에 따라 상당한 규모의 경제적 파급효과를 얻을 수 있기 때문에 지방항공사 설립의 종합적인 타당성이 인정된다.