

우리 나라 공항 운영성과 지표 측정 및 활용방안 연구***

유광의* , 이영혁**

Airport Performance Measurement and Airport Operation System Improvement***

K. E. Yoo* , Y. H. Lee**

목 차

- I. 서 론
- II. 우리나라 공항의 운영실적지표
- III. 비용관련 성과 지표
- IV. 노동생산성 관련 실적 지표
- V. 자본생산성 관련지표
- VI. 수익관련 실적지표
- VII. 이윤성관련 지표
- VIII. 성과지표를 이용한 우리 나라
공항운영체계 개선 방안
- IX. 결 론

Abstract

According to the liberalization of the air transport industry, the operation of airport also takes account of economic efficiency. The owners or the operators of an airport or airport systems want to know what is the best way to achieve the best performance in the aspect of economic efficiency and they are willing to improve the airport operation system. Prerequisite for the improvement of economic efficiency is to measure the performance of not only their own airports but the other airports. This study presents the result of performance measurement of Korean airports. The overall costs performance, labor productivity, capital productivity, revenue performance and profit performance are estimated and interpreted. As conclusions, the suggestion about airport system improvement is presented.

* 한국항공대학교 항공교통학과 교수

** 한국항공대학교 항공교통학과 교수

*** 이 연구는 1999년도 항공산업정책연구소에 대한 교내 연구비의 지원으로 수행된 것임

I. 서 론

수익성 증대를 공항운영 목표 중 하나로 인식하게 됨에 따라 공항 운영실적을 경제적 측면에서 평가할 필요성도 생기게 되었다. 자유 경쟁이 보장되고 수요공급이 가격을 매개로 탄력성 있게 변화하는 산업에서는 이윤율에 의하여 경영실적을 평가할 수 있지만, 공항은 여러 가지 이유로 독특한 규제와 비 경쟁적인 환경 속에서 운영되고 있다. 따라서 공항운영조직에 대하여 경영능력 개선에 필요한 자극을 주기 위해서는 이윤성에 국한되지 않는 다양한 종류의 운영실적지표(performance indicators)를 산출하여 문제점을 지적하고 개선 방향을 암시해 주어야 할 것이다. 특히 공항운영의 민영화 등 공항 관리 및 운영 방법 개선이 야기한 효율성을 공항 운영실적지표로 비교해 보는 것은 효과적인 공항관리와 공항운영 조직 구조개선 방안 제시에 도움을 줄 수 있을 것이다.

우리나라는 현재 공기업에 대하여 효율성 향상을 위한 경제적 구조개혁을 진행하고 있다. 공항운영 조직에 대해서도 경제적 효율성 향상을 위한 개혁을 구상하고 있는데, 초기 단계로서 공항운영의 효율성을 향상시킬 수 있는 조직 구조나 운영 방법 개선 등에 관한 연구가 진행중이다. 본 연구는 이러한 연구 활동의 일부분으로서 공항운영 실적지표를 이용하여 다양한 방법으로 운영되는 선진국 공항들의 운영 성과를 비교해보고 우리나라 공항들의 운영 성과를 측정하여 바람직한 공항 조직 개선 및 운영방법 개선 방향을 모색해 보는 것을 목표로 한다. 즉, 공항운영 목표 중 항공교통처리의 효율성 향상과 수익 증진의 목표를 달성하는데 효과적인 공항운영 조직구조의 형태와 운영방법에 대한 제안을 도출하는 것을 목표로 한다.

II. 우리나라 공항의 운영실적 지표

공항은 교통 수요 규모에 따라 운영실적의 특성이 일정한 패턴을 갖고 변화하는 것으로 알려져 있다. 민간 항공 교통 수요 처리를 위한 우리나라 공항의 운영 및 관리는 현재 한국공항공단이 맡아 하고 있으며 공항 시설물 및 토지의 소유자는 국가로 되어있다. 따라서, 공항공단은 국유 재산을 수탁 관리하고 있는 셈이 된다. 공항공단의 임무는 항공기 안전운항의 확보를 위하여 이착륙시설 및 항행안전시설을 유지, 보수하고, 여객 청사의 효율적 관리와 대 여객 서비스 수준 향상을 꾀하는 것으로 되어 있다. 여기서 우리는 공항공단의 임무에 수익 활동을 통하여 공항공단의 재무 상태를 개선시킨다거나 투자 자본을 회수한다거나 하는 등의 사명이 포함되지 않음을 알 수 있다. 그럼에도 불구하고 전세계 공항들이 수익 활동에 상당한 관심을 보이고 있고, 현 정부가 공공분야의 효율성 및 이윤 추구를 유도하는 분위기에 맞추어 공항운영도 효율성과 함께 수익 증대를 꾀하는 것을 당연한 목표로 인식하게 되었다. 결국, 공항공단은 공공시설로서의 안전성 확보와 대국민 서비스 차원으로서의 공항 운영 목표에 추가하여, 수익 증대와 이윤 추구를 공항 운영의 또 다른 목표로 인식하게 된 것이다. 본 연구의 목적을 달성하기 위하여 이용한 공항운영실적 자료는 1997년 決算書를 중심으로 했다. 1998년도 실적은 IMF라는 특수 상황 하에서 실현된 운영실적이라서 부적절하다고 판단했기 때문에 최신 자료로 1997년 자료를 이용했다.

<표-1>은 민간 항공에 이용되고 있는 우리나라 공항들의 연간 교통량 처리현황을 보여주고 있다. 표에서 보는 바와 같이, 우리나라는 김포, 김해(부산), 제주 등의 국제 공항과 대구, 광주 등 13개 지방공항 등 총 16개의 공항이 정기 민간 항공운송에 이용되고 있다. 이 중 건설교통부 소속으로 되어있는 순수 민간용 공항은 김포, 제주, 울산, 여수 등 4개뿐이고 나머지 12개는 국방부 및 미공군 소속으로 되어있는 군 공항을 군과 민이 공동 사용하고 있는 것이다. 군 공항을 이용하는 경우 공항 시설 이용과 이에 따른 비용 부담에 관한 사항은 건설교통부와 국방부간의 협약에 의한다. 대개 에어사이드 서비스의 상당 부분을 군이 담당하고 공항공단은 군 당국에 약정된 방법으로 산정된 이용료를 부담하는 것으로 되어 있다. 공항별 항공교통 수요량을 보면 김포공항은 연간 여객처리량만 해도 3천만명이 넘는 세계적인 초대형 공항중 하나이고, 김해, 제주 공항은 1천만에 육박하여 대규모 상용공항으로 분류 할 수 있는 수준이다. 대구, 광주, 울산, 포항, 여수, 진주는 연간 여객처리량이 1백만에서 3백만 수준으로 중규모 공항이며 나머지 공항들은 소규모 공항으로 취급할 수 있다.

<표-1> 우리나라 공항의 교통량 현황 (1997년)*

구분	공 항 (소유부처)	여객처리량 (천명)	화물처리량 (톤)	WLU (천WLU)
국 제 공 항	김포(건교부)	36,489	1,860,645	55,095
	제주(건교부)	9,819	287,204	12,691
	김해(공군)	9,959	186,590	11,825
국 내 공 항	광주(공군)	2,862	29,198	3,154
	대구(공군)	2,173	14,999	2,323
	울산(건교부)	1,691	3,744	1,728
	포항(해군)	1,125	3,358	1,159
	여수(건교부)	982	4,536	1,027
	진주(공군)	967	5,166	1,019
	강릉(공군)	900	2,339	923
	군산(미공군)	457	2,940	486
	속초(육군)	437	1,008	447
	청주(공군)	371	3,292	404
항	예천(공군)	390	754	398
	목포(해군)	298	778	306
	원주(공군)	122	407	126

III. 비용관련 성과 지표

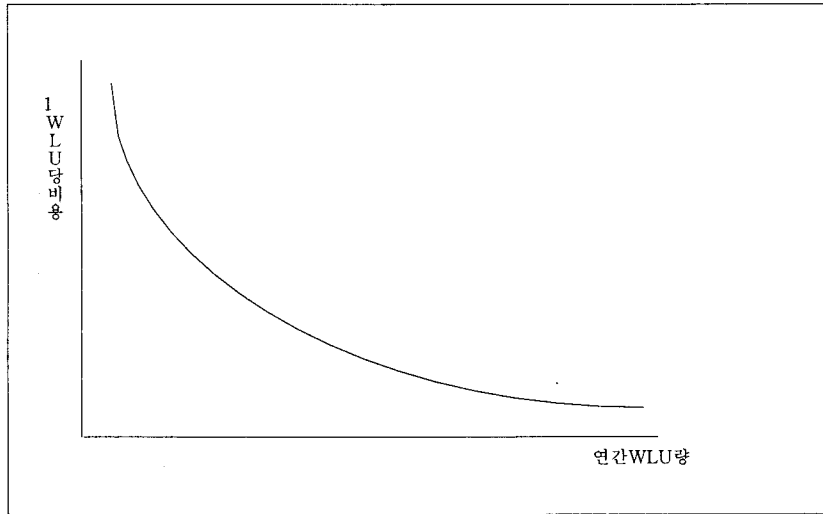
공항비용은 교통처리량이 증가할수록 단위비용이 감소하는 규모의 경제가 적용되는 특성을 갖는 것으로 알려졌다. <그림-1>은 공항의 항공교통 수요량에 따른 단위 비용 변화를 보여주고 있는 그림으로서 다양한 규모의 선진국 공항들의 비용자료를 토대로 도출한 비용 특성 곡선이다. 그림에서 보는 바와 같이 교통 수요가 3백만 교통처리량(WLU)이하의 범위인 공항들의 경우는 수요량 증가에 의한 단위비용 감소가 현저하게 나타나고 3백만 이상의 교통 수요가 있는 중·대규모 공항의 경우는 교통량 증가에 의한 단위 비용의 감소가 현저하지 못하다.

<그림-2>와 <표-2>는 우리나라 전체 공항들의 단위 비용을 제시한 것이다. <그림-3>은 교통수요가 3백만 정도 이하인 중·소규모 공항의 비용 특성을 보다 명확히 제시하기 위하여 지방 국내 공항의 자료만 별도로 그림으로 나타낸 것이다. 대체적으로 선진국 공항과 마찬가지로 규모의 경제가 적용되어 교통 수요량이 많을수록 단위 비용이 감소하는 특성을 보이고 있다. <그림-3>을 보면 청주공항과 대구공항이 일반적 패턴보다 높은 비용을 기록한 것으로 되어 있다. 대구 공항의 경우는 활주로 확장 공사를 진행하면서 이에 따른 분담금을 비용에 포함 시켰기 때문이며, 청주공항은 신설 공항으로서 시설 규모에 비해 항공수요가 너무나 적어서 시설 유휴 상태가 심각하여 단위비용이 높게 기록된 것이다. 또한, 교통처리량 수준이 비슷한 울산과 포항공항의 경우를 비교해 보면 울산 공항이 교통처리량이 더 많음에도 불구하고 단위 비용은 포항공항이 더 낮다. 이는 포항공항이 국방부 소유로 에어사이드 시설 운영의 상당 부분을 軍에서 담당하고 공항공단에 대하여 에어사이드 서비스에 대한 비용 청구를 상대적으로 낮게 하기 때문인 것으로 풀이된다. 예천과 속초의 경우도 예천공항이 교통 수요량이 적음에도 불구하고 단위 비용이 더 낮게 실현된 것으로 나타났다. 예천공항은 공군 소속이고 속초 공항은 육군 소속으로서 공군 소속 공항의 경우가 軍에서 제공해주는 서비스 분야가 더 넓고 軍의 서비스 제공에 대한 공단 부담이 상대적으로 적기 때문인 것으로 풀이된다. 결국 항공 교통 수요가 적은 지역

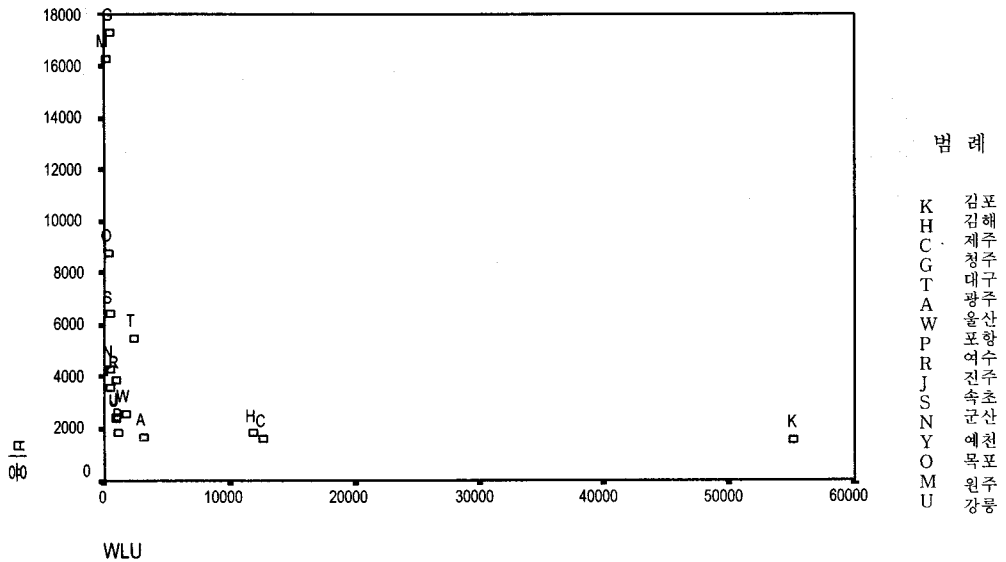
* 한국항공진흥협회, "포켓 항공 현황", 1998.

의 경우 군 공항을 공동 이용하는 것이 투자 자본이 적을뿐더러 운영비용도 절감할 수 있음을 알 수 있다. 또한, 군 공항 중에서도 육군 공항보다는 공군 공항을 이용하는 것이 현재와 같은 상황에서는 공단에 비용 상 더 큰 이익을 줄 수 있을 것 같다.

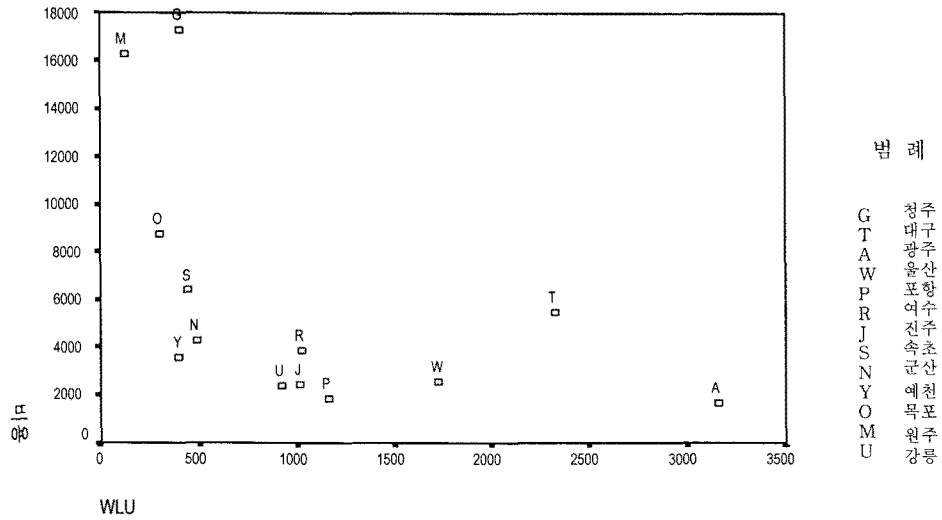
단위 교통 처리에 대한 노동비용도 역시 규모의 경제가 적용되고 군 공항을 이용하는 경우가 더 양호함을 보이고 있다. 즉, 교통 수요가 비슷한 규모인 울산과 포항의 경우를 비교하거나 여수와 진주의 경우를 비교해 보면 군 공항인 포항과 진주가 훨씬 양호한 노동비용 실적을 보이고 있다. 총 운영비에서 노동비가 차지하는 비중도 수요 규모가 큰 공항일수록 작고, 군 공항을 공용하는 경우가 더 작은 것을 알 수 있다.



<그림-1> 항공수요규모에 따른 공항의 단위비용 변화(장기비용)



<그림-2> 우리나라 공항의 항공 수요에 따른 단위비용



<그림-3> 우리나라 중·소 규모 공항의 단위비용

<표-2> 단위 교통처리량(WLU)에 대한 비용관련 실적 자료

구분	공항명	WLU당 운영비용(원)	WLU당 노동비용(원)	총 운영비 중 노동비의 비율(%)
국 제 공 항	김 포	1,556	636	0.42
	김 해	1,824	774	0.42
	제 주	1,617	687	0.42
국 내 공 항	청 주	17,283	8,533	0.49
	원 주	16,294	10,207	0.62
	목 포	8,786	6,044	0.68
	속 초	6,414	4,115	0.64
	대 구	5,479	838	0.15
	군 산	4,321	2,489	0.57
	여 수	3,894	2,732	0.70
	예 천	3,566	2,190	0.61
	울 산	2,541	1,627	0.64
	진 주	2,429	1,368	0.56
	강 릉	2,372	1,404	0.59
	포 항	1,844	1,154	0.62
	광 주	1,677	868	0.51

IV. 노동 생산성 관련 실적 지표

<표-3>은 우리나라 공항의 노동 생산성 관련 지표를 비교하기 위한 것이다. 노동 생산성은 종업원 1인당 처리 교통량으로 비교할 수 있는데, 표에서 보는 바와 같이 규모의 경제가 적용되어 교통 수요의 규모가 클수록 생산성이 높게 기록되었음을 알 수 있다. 청주공항은 공항으로서 규모에 비해 항공수요가 너무나 적어서 노동생산성도 매우 낮게 기록된 것이다. 또한, 교통처리량 수준이 비슷한 건교부 소속의 울산공항과 국방부 소속의 포항공항의 경우를 비교해 보면 울산 공항이 교통처리량이 더 많음에도 불구하고 노동생산성은 포항공항이 더 높다. 이는 포항공항의 에어사이드 시설 운영인원은 軍人들로서 공항운영에 참여하면서도 공단 인원으로 취급되지 않기 때문이다. 예천과 속초의 경우는 모두 군 공항이지만 예천공항이 교통 수요량이 적음에도 불구하고 단위 비용이 더 낮게 실현된 것으로 나타났다. 예천공항은 공군 소속이고 속초 공항은 육군 소속으로서 공군 소속 공항의 경우가 軍에서 제공해주는 서비스 분야가 더 넓어 공항공단의 입장에서는 더욱 적은 인력만 운영하면 되기 때문에 종업원 1인당 항공교통 처리 실적이 좋게 기록된 것으로 풀이된다. 군 공항을 공동 이용하는 것은 공항공단의 인력 규모를 줄일 수 있는 조건이 되고 이로 인해 공단의 노동 생산성은 양호하게 기록되는 것이다. 군 공항 중에서도 육군 공항보다는 공군 공항을 이용하는 것이 공단 인력 감축에 더욱 도움이 된다.

종업원 1인당 수익을 비교해보면 이 역시 교통수요가 많은 공항이 좋은 실적을 보이고 있음을 알 수 있다. 김포는 교통 수요가 월등히 많아 종업원 1인당 수익도 비교가 안될 정도로 우월하게 기록되었다. 김해와 제주의 경우를 비교해 보면, 제주가 교통처리량이 약간 더 많음에도 불구하고 종업원 1인당 수익률은 김해가 더 높다. 이는 김해공항이 더 넓은 건물 면적을 보유하여 임대 수익을 많이 올리고 있기 때문이다. 그밖에, 교통 수요 규모가 비슷하고 소속이 건교부와 국방부로 차이가 나는 울산과 포항의 비교, 여수와 진주의 비교에서는 軍소속 공항을 공동 이용하는 경우가 종업원 수를 적게 고용함으로써 종업원 1인당 수익 실적이 유리하게 기록된 것을 알 수 있다. 공군소속과 육군소속인 예천과 속초의 비교에서도 총 수익은 속초공항이 약간 더 많은데, 공군 소속인 예천공항이 공단 소속 종업원 수가 훨씬 적어 1인당 수익률은 예천공항이 더 높게 기록되었다.

<표-3> 노동 생산성 관련 지표

공항명	종업원 1인당 교통처리량(명)	종업원 1인당 총수입(원)
김 포	42,676	138,567,242
김 해	35,833	58,693,217
제 주	42,303	43,580,101
청 주	3,311	9,176,832
대 구	35,196	29,030,086
광 주	38,000	36,295,339
울 산	15,853	10,881,706
포 항	29,717	19,552,201
여 수	12,679	9,644,215
진 주	24,262	18,572,694
속 초	9,313	5,589,799
군 산	11,302	8,975,303
예 천	16,583	9,787,947
목 포	5,774	4,257,889
원 주	5,040	7,430,926
강 릉	27,147	16,133,184

V. 자본 생산성 관련 지표

공항의 경우 자산가액을 산출하는 것이 어려워 자본 생산성을 측정하는 것이 쉽지 않다. 그러나 우리나라의 경우 다행히도 공항 공단이 각 공항별로 관리하고 있는 국유 재산 가액을 발표한 자료가 있어 이를 기준으로 자본 생산성을 측정하여 비교해 볼 수 있었다. 재미있는 현상은 김포공항이 교통 수요가 월등히 많아 단위 비용이나 노동 생산성, 총 수익액 측면에서 다른 공항과 비교가 안될 정도로 우월한 실적을 보이고, 국내 공항 중 유일하게 흑자운영이 되고 있는 공항으로 기록되고 있지만 자산가치를 기준으로 한 자본 생산성은 상당히 낮게 계산되었다(<표-4> 참조). 이는 수도권외의 토지가격이 지방 도시에 비해 엄청나게 비싸 공항 수익이 높은 것을 상쇄하고도 남기 때문이다. 지방 공항들끼리의 비교에서도 토지 가격이 낮은 소도시 공항들이 우월한 자본 생산성 실적을 보이고 있어, 우리나라 공항의 자본 생산성은 교통수요량보다는 토지가격에 더욱 영향을 받게 된다는 것을 알 수 있다. 공항의 자산가액을 포함하여 고려한다면, 공항의 전반적 수익성 측정에서도 교통수요의 규모에 의해 가장 크게 영향을 받는다는 파라다임이 우리나라에서는 유효하지 않을 수도 있음을 보여주고 있다.

<표-4> 자본 생산성 관련 지표

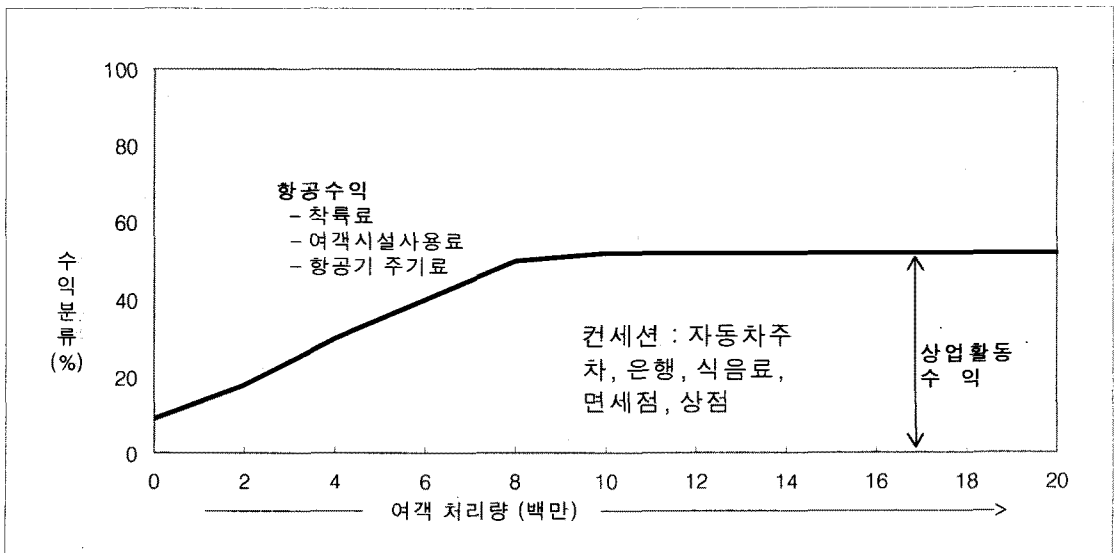
공항명	재산가액(백만원)	WLU/자산가치 (백만원)	총수입/자산가치 (백만원)
김 포	1,248,300	44	143,307
김 해	117,400	101	164,980
제 주	96,700	131	135,201
청 주	-	-	-
대 구	11,100	209	172,611
광 주	12,500	252	241,001
울 산	9,300	185	127,538
포 향	4,500	257	119,452
여 수	11,100	92	70,376
진 주	4,800	212	162,511
속 초	6,500	68	41,278
군 산	8,800	55	43,856
예 천	900	442	261,012
목 포	5,600	54	40,297
원 주	-	-	-
강 룡	6,200	148	88,472

VI. 수익관련 실적 지표

공항 수익은 크게 두가지로 분류한다. 하나는 항공교통처리와 관련하여 획득하는 수익이고 또 다른 하나는 항공교통처리와 별 상관없이 공항의 수익 증대를 위해 여객청사 내에서 상업활동을 수행하여 얻는 수익이다. 전자를 항공수익(aeronautical revenue)이라 하며 후자를 비 항공수익 또는 상업 수익(non-aeronautical revenue, or commercial activity revenue)이라 한다. 공항의 총 운영수익 중 항공수익과 비항공수익의 비율은 대규모 공항의 경우 대체적으로 50:50이 되며 규모가 작을수록 항공수익의 비중이 커진다. 유럽 공항들의 교통처리량 규모에 따른 항공수익과 상업활동 수익의 비율 변화를 분석한 결과가 <그림-4>에 나타나 있다. 그림에 의하면 연간 교통처리량이 8백만 정도 이하에서는 교통수요의 규모가 증가함에 따라 상업수익의 비중이 10% 정도에서부터 점차 증가하여 50% 정도까지 다다른후 교통수요가 8~9백만 이상이 되면 50% 수준에서 더 이상 증가하지 않음을 보이고 있다.

<표-5>는 우리나라 공항의 수익관련 실적 지표이다. 우리나라 공항의 경우 항공수익으로는 착륙료, 항공기 정류료, 조명료, 계류장사용료 등이 포함되는데 착륙료가 80% 이상을 차지한다. 한가지 주지해야 할 점은 선진공항의 경우 여객의 공항 이용료가 공항의 항공수익에서 가장 큰 비중을 차지하는데 우리나라의 경우는 여객 공항이용료가 공항의 수익으로 되지 못하고 정부 수입으로 된다는 점이다. 상업활동 수익으로는 주차장 사용료, 직영사업수익, 기타 상업활동수익이 있는데, 한국공항공단의 임부에 수익 증대가 포함되지 않아서, 우리나라 공항의 청사내 상업활동은 극히 미미한 수준이다. 표에서 보듯이 김포공항의 경우 교통 수요가 수천만 입에도 불구하고 항공수익과 상업수익의 비율이 61:39로 기록되었다. 더구나 김포공항의 착륙료가 유럽공항들에 비해 1/2도 안되는 수준이고, 여객공항이용료가 항공수익에서 제외되었다는 사실을 감안하면 김포공항의 상업활동 수익이 얼마나 저조한지 알 수 있다. 지방공항의 경우는 상업활동 수익의 비중이 동일 규모의 유럽 공항보다도 좋은 것으로 나타나 있는데 이는 터무니없이싼 국내선 착륙료 수준에 의해 항공수익이 매우 낮아졌기 때문에 상대적으로 상업활동 수익이 높은 비율을 차지하게 된 것이다.

수익활동은 본 연구의 목적 상 가장 중요한 업무 분야이므로 우리나라 공항들의 운영수익성을 선진 모범 공항과 개략적 수치로 비교해 보도록 하겠다. 영국의 공항주식회사(BAA plc)는 민영화를 통하여 수익성 향상에 가장 성공한 경우로 간주되고 있으므로 이 회사의 공항들과 비교해 보겠다. 단위 교통처리 당 수익실적을 보면 김포공항의 경우 항공 수익이 1371원/WLU이고 상업활동 수익이 880원/WLU이다. BAA의 히드로 공항의 경우 1996년 실적을 기준으로 할 때 항공수익이 약 4파운드/WLU인데 이는 김포공항의 4배 이상 되는 수준이다. 상업활동 수익의 경우는 히드로 공항이 약 6파운드/WLU로서 김포공항의 10배 이상 되는 수준이다.* 교통 처리량이 연간 4백만WLU를 상회하는 BAA의 스탠스테드공항(런던지역 대체공항)의 경우도 항공수익이 약 3 파운드/WLU이고, 상업수익이 약 6파운드/WLU로서 우리나라의 제주, 김해, 울산, 포항 공항 등과 비교할 때 항공수익은 5배 이상, 상업활동 수익은 10배 이상되는 수준으로 볼 수 있다. 결국 우리나라 공항들은 선진 공항에 비해 수익성이 매우 낮은 운영실적을 보이고 있으며 항공수익 보다는 상업활동 수익의 경우가 훨씬 더 큰 격차를 보이고 있다고 말할 수 있다.



<그림-4> 유럽공항의 교통량에 따른 수입분류

* 영국 BAA plc의 연례보고서에 의하면 1996년 히드로 공항의 교통처리량은 54,800,000 명이고 항공수익은 258,000,000파운드이며, 상업활동 수익은 347,000,000파운드 임.

<표-5> 우리나라 공항의 수익관련 지표

구 분	공항명 (소유부처)	항공수익 :		총수입당	WLU당	WLU당
		상업활동수익	WLU	항공수익	상업수익(원)	
국 제 공 항	김 포(69)	61:39	3,246	1371.06	880.81	
	김 해(70)	53:47	1,637	602.14	547.73	
	제 주(72)	58:42	1,030	432.76	307.11	
지 방 공 항	청 주(70)	44:56	2,771	864.56	1079.77	
	대 구(74)	42:58	824	259.32	358.69	
	광 주(63)	56:44	955	334.68	266.68	
	울 산(82)	49:51	686	277.84	291.61	
	포 향(80)	49:51	657	257.76	268.00	
	여 수(69)	52:48	760	273.90	273.90	
	진 주(65)	51:49	765	251.99	245.48	
	속 초(73)	41:59	600	179.77	198.66	
	군 산(78)	62:38	794	384.49	239.31	
	예 천(83)	51:49	590	250.82	234.67	
항	목 포(60)	48:52	737	215.91	227.46	
	원 주(45)	56:44	1,474	374.66	291.07	
	강 룡(83)	58:42	-	286.34	210.32	

VII. 이윤성 관련 지표

공항관리공단의 영업수지는 6천9백 만 명의 여객을 처리한 1997년 재무제표에 의하면, 총 매출 2,200억 정도에 경상이익 210억 정도로 기록되어 이윤율이 10% 정도 되었다. 런던 히드로공항, 게트워 공항등의 대규모 공항과 기타 5개의 소규모 공항을 포함하여 7개의 공항을 운영하고 있는 영국공항주식회사(BAA plc)의 경우는 9천3백6십 만 명의 항공여객을 처리한 1996년 기준 12억 5천만 파운드 총 매출액에 대해서 경상이익은 3억 1천 5백만 파운드로서 약 25%의 이윤율이 기록되었다. 공항운영을 둘러싼 법적, 경제적 환경은 국가간 매우 상이해서 공항운영실적을 직접 비교한 결과에 대한 의미 해석에 유의해야 하지만, 영국공항주식회사는 한국공항공단의 실적에 비해 교통량 1.5배에 경상이익은 10배 이상이 되어, 우리 공항공단이 재무실적 개선에 박차를 가해야 하며, 개선의 여지도 많이 있을 것이라고 충분히 짐작할 수 있다.

<표-6>은 우리나라 각 공항의 이윤(손실)율과 수익/비용(revenue/expense) 비율을 나타낸 것이다. 위에서 언급한대로 공단 전체의 이윤율은 10% 정도를 기록했지만 개별 공항을 살펴보면 표에서 보는 바와 같이 김포 공항을 제외하고는 모두 적자 운영을 한 것을 알 수 있다. 외국의 경우도 공항의 기능을 공공적 교통 기반 시설로서만 인식하여 공공부문에서 직접적으로 운영하는 경우는 적자 운영을 한 경우가 많았다. 1980년대 캐나다의 주요 공항들(예:몬트리올, 밴쿠버, 캘거리 등), 스페인의 마드리드 공항, 바르셀로나 공항, 동구의 베오그라드, 프라하 공항 등이 적자 운영을 해왔었다. 1990년대 들어서 공항의 수익 활동을 강조하는 분위기에 의해 세계 많은 나라의 공항들은 재무실적 개선에 노력하게 되었고 우리나라도 그러한 노력을 시작하고 있는 단계라 볼 수 있다. 선진국 공항의 실적을 참조한다면 우리나라 공항 중에서도 김포뿐만 아니라 교통수요가 연간 1백만 WLU 정도 또는 그 이상 되는 김해, 제주, 광주, 대구, 울산, 포항, 여수, 진주, 강릉 공항 등은 흑자 운영을 할 수 있는 규모가 된다고 볼 수 있다.

<표-6> 우리나라 공항의 이윤성 관련 지표 (단위 : 원)

공항명	김포	김해	제주	청주	대구	광주	울산	포항	여수	진주	속초	군산	예천	목포	원주	강릉	사천
Rev/Ex	2.09	0.90	0.64	.016	0.15	0.57	0.27	0.36	0.20	0.32	0.09	0.18	0.17	0.08	0.09	0.25	0.32

Ⅶ. 성과 지표를 이용한 우리 나라 공항 운영 체계 개선 방안

우리나라 공항들의 운영실적 분석 결과를 토대로 효율성 증대를 주요 목표로 한 우리나라 공항의 운영방법 및 조직 구조 개선에 관한 방안을 제시해 보겠다. 본 연구는 현실적이고 포괄적인 案을 제시하는 것을 목표로 하므로 공항운영의 또 다른 중요한 목적인 안전성과 서비스 수준 확보를 고려하면서 달성할 수 있는 효율성 증대 방안을 생각해 보도록 하겠다.

1. 공항운영시스템 구조개선

공항의 소유 및 운영형태는 앞에서 논의한 대로 국가에 따라 또는 공항이 속한 지방 정부의 공항 정책에 따라 매우 다양한 양상을 보이고 있으나, 크게 보면 다음과 같이 세 가지로 분류 할 수 있다: (1) 정부가 소유하고 운영하는 형태, (2) 정부가 소유하고 독립된 자치조직이 운영하는 형태, (3) 민간이 일부 또는 전부를 소유하고 운영하는 형태 등이 있다. 1980년대 이전까지 대부분의 국가들은 공항의 공공기반 시설로서의 기능을 강조하여 정부가 소유하고 직접 운영하거나 또는 정부 산하의 독립된 자치기구로서 운영해 왔었다. 자치기구의 형태를 취한 경우는 주로 공무원 조직의 비효율성을 극복하기 위하여 정부가 통제할 수 있으면서도 운영의 효율성을 증진시키기 위한 방안으로 채택해 왔던 것으로 평가된다. 1980년대 후반부터 급격히 증가하는 항공교통 수요에 대처하기 위해 적지 않은 규모의 자본이 소요되는 공항의 시설 확장이나 개선이 필요하게 되었고, 재정이 충분치 못한 각국 정부 입장에서는 공항민영화 등 민간을 참여시켜 이 문제를 해결하려 노력하기 시작했다. 앞 章에서 지적한대로 영국공항청의 전면적 민영화를 모범으로 많은 선진국 공항들이 전면적 민영화는 아니더라도 효율성 향상과 민간 자본 유치를 위해 민간을 공항소유나 운영에 참여시키는 방법을 적용하고 있다. 유럽 및 캐나다 등 선진 공항들뿐만 아니라 개발 도상국인 남미의 아르헨티나 등도 공항운영의 효율성 향상과 자본 조달의 편의를 위해 민간 참여 유도를 목적으로 한 공항소유 및 운영형태 개선을 완료했거나 진행 중에 있다. 최근의 예로는, 1997년 호주 정부가 일부 공항의 운영을 민간 기업에 50년간 장기 임대(lease)하여 민영화를 실시한 예를 들 수 있다.

현재의 우리나라 공항 운영 방법은 자치기구에 의한 운영 형태에 속하며, 최근 정부의 공기업 조직 개혁 계획에 의하면 단기적으로는 公社라는 공기업 형태로 조직을 개선하되 순수 민간 분야의 참여를 점차 확대하여 궁극적으로는 민영화하려는 전략임을 천명하고 있다. 이러한 정부의 정책은 효율성 증대가 최대의 목적이라 할 수 있다. 공항의 소유 및 운영을 정부 산하에서 민간으로 이양시키는 방법은 여태까지 보아온 대로 매우 다양하다. 본 연구는 정부의 기본적 정책 방향 자체를 회의하거나 비판하려는 것이 아니라 공항조직의 공기업화 또는, 민영화 과정에서 정부 또는 공항 분야 개혁을 담당하는 기관이 공항의 효율적 구조개선 방안과 운영 방법 개선 방안을 결정하는데 도움을 줄 수 있는 대체적 방향에 관련된 案을 제시해 보고자 한다.

2. 공항운영시스템 개선과 국가적 목적

공항운영의 민간 참여 유도 또는 공항민영화는 효율성 향상을 주요 목적으로 한다. 그러나, 공공시설로서 일반 국민을 위한 안전과 서비스 수준 확보와 관련한 목적 달성을 위해서는 공기업화 단계에서든, 민영화 단계에서든 정부 입장에서 해결해야 할 문제들이 있을 것이다. 본 연구는 공항의 공공적 목적 달성을 위해 민영화 과정에서 고려해야 할 사항들을 먼저 살펴보고자 하겠다.

첫째로, 협소한 공역 이용 문제 해결을 위한 대책이 있어야 한다. 우리나라는 국토가 좁아 공역이 협소한데다 국방이 국정에서 우선 고려되는 상황에 처해 있어 민간 항공을 위한 공역이용에 제한이 많으며 국방부와 의 협조가 수시로 필요한 실정이다. 현재는 건설교통부가 공항운영과 민간 항공의 공역이용을 모두 책임지고 있어 국방부와 의 협조가 정부부처끼리의 협조에 해당하므로 큰 문제가 없다고 봐야 할 것이다. 그러나 공항운영이 민간 주도로 되는 경우 공항지역 내 공역 이용과 관련된 업무에 민간과 국방부가 협조해야 하는 상황으로 변하게 되므로 원활한 협조가 어려워 질 수도 있다. 따라서, 공역 이용 관련 사항은 건설교통부 등 정부 기관이 계속 책임지도록 해야 할 것이다.

둘째로, 공항의 에어사이드 운영과 관련한 안전 확보 문제이다. 에어사이드 운영을 민간이 담당하게 되는 경우 비용절감이나 공간 이용의 효율성 증대를 위해 안전기준을 지키지 않을 가능성이 크다. 우리나라 기업의 일반적 관행을 볼 때 자율적으로 안전기준을 준수하리라 기대하기 어렵다. 따라서, 민영화 또는 민간에 의해

에어사이드 시설이 운영되도록 공항운영 방법을 개선하려면 안전 및 보안 관련 사항에 대한 점검을 정부 또는 공공기관에 의해 수행할 수 있도록 조치를 취해야 할 것이다. 국제민간항공기구(ICAO)에서 정한 안전기준의 준수는 정기간 협약의 이행에 해당하므로 안전문제는 정부 책임하에 두는 것이 효과적인 것이다.

셋째로, 공항지역 육상교통 및 공항 청사 내에서의 서비스, 즉, 랜드사이드 서비스에 대한 서비스 수준을 적절하게 유지할 수 있도록 정부측이 점검 및 시정 요구 할 수 있는 대책을 마련해야 한다. 민간업체가 공항지역 내 지상 운송 수단 또는, 여객 및 화물 청사를 전부 또는, 일부 운영하는 경우 서비스 수준을 낮추면서 이윤을 추구할 가능성이 존재하게 된다. 공항은 공공시설로서의 기능을 갖고 있으므로 일반 국민에 대해 적절한 수준의 서비스를 제공할 수 있도록 정부 또는 공공분야에서 책임을 맡아야 할 것이다.

넷째로, 비상시 정부 측 간여가 용이하도록 해야 한다. 전쟁이나 내란 등의 국가 비상사태 발생 시 공항시설이 민간에 의해 점유되고 있으면 국가 목적 달성을 위한 공항 시설의 활용이 용이하지 않을 것이므로 이에 대한 대책이 필요한 것이다. 또한, 항공기 사고나 테러 등에 의한 비상사태에 대해서도 정부측이 주도적으로 문제를 해결할 수 있는 여건이 되도록 해야 할 것이다.

다섯째로는, 공항이 독점적 지위를 남용하여 공항사용료를 너무 높게 책정하지 못하도록 통제할 수 있는 기능을 정부측에서 보유하도록 조치를 취해야 한다. 공항 건설은 대규모 투자를 필요로 하고 공항이 속해있는 지역의 항공수요 규모가 쉽사리 2배, 3배로 증가하지 않으므로 대부분의 공항들은 독점적 지위를 상당기간 유지하게 될 것이다. 이 경우 독점적 지위를 이용하여 항공기 착륙료나, 여객의 공항이용료를 발생한 비용보다 훨씬 높게 책정하여 부당이익을 취할 가능성이 있게 된다. 영국정부가 BAA를 민영화하면서 취한 항공기 착륙료 통제 방식이 좋은 본보기가 될 것이다.

3. 우리나라 공항시스템의 바람직한 조직 구조

현재까지는 우리나라 공항의 궁극적 소유자는 중앙정부로 되어 있다. 현재의 정부 계획대로 2001년 3월까지 공社 형태로 전환한다 해도 중앙정부가 공사의 全 株式을 보유하게 되면 소유주는 계속 중앙 정부가 된다. 또한, 현재 사용되고 있는 3개 국제공항 및 13개 지방 공항 등 16개 공항이 모두 공항공단이라는 단일 조직에 의해 운영되는데 현재 상태에서 단일 회사로 公社 化하여 운영하는 것이 바람직한 지도 생각해 보아야 할 점이다. 중앙정부가 소유하는 단일 회사 형태로 公社 化하는 경우 경쟁에 의한 효율성 향상이나 지역 특성에 맞는 공항개발 및 서비스 개선 등이 효과적으로 이루어질 수 없을 것이다. 이러한 문제점 때문에 캐나다 정부가 1990년대 초 캐나다 주요 공항을 중앙정부 관할에서 지방정부로 이관했음을 상기할 필요가 있다. 민영화 과정에서 한데 묶어서 처리한 경우와 공항별로 분할하여 처리한 사례를 모두 볼 수 있다. 영국의 경우는 BAA를 민영화 할 때 분할 매각하지 않고 한데 묶어 민영화했는데, 이는 주로 항공사들이 항공운송 노선망을 효과적으로 구성하는데 도움을 주려면 비행편 연결이 빈번한 다수의 공항을 단일 조직이 운영하는 것이 바람직하다고 판단했기 때문이다. 반대로, 호주 정부는 장기 리스에 의한 공항 민영화를 단행하면서 공항단위로 분할하여 처리했다. 경쟁 입찰을 실시하여 호주 정부측은 예상한 것 보다 더 많은 수익을 얻었는데, 이는 분할에 의해 각 공항의 가치를 모두 제대로 인정받았기 때문으로 평가하고 있다.

우리나라의 경우는 영국의 경우처럼 단일 회사로 묶지 말고, 캐나다나 호주의 경우처럼 분리 정책을 취하는 편이 바람직하다고 본다. 단일회사로 처리하는 경우의 장점은 영국이 BAA 민영화 時 주장했던 것처럼 항공사의 노선망 구성 효율화 목적 달성을 위해 다수 공항을 단일 조직이 운영하도록 한다는 것뿐인데, 공항의 소유 및 운영조직을 공항 단위로 분할한다 하더라도 공항운영에 항공사를 많이 개입시키도록 하면 이러한 문제는 해결된다. 즉, 미국식으로 공항에서의 여객처리, 수하물 처리, 항공기처리 등을 공항조직이 직접 수행하거나 공항조직이 일반 업체에 직접 위탁하지 말고 항공사에 일임하는 방법을 취하도록 하면 항공사가 주도적으로 수도권 공항과 지방의 각 공항들간의 연결 비행편 구성을 위한 시설 활용 전략을 추진하도록 하면 될 것이기 때문이다. 한편, 공항단위로 분할 처리하면 경쟁에 의한 효율성 향상, 지역 특성에 맞는 공항개발 및 서비스 제공, 지방자치 정부의 지역개발에 공항 이용 유연성 확보 등을 달성할 수 있을 것이다. 또한, 호주의 경우처럼 민영화 時 우리 정부는 각 공항의 가치를 제대로 평가하고 제값을 받을 수 있다는 측면에서도 유리할 것이다. 그러나, 교통 수요가 매우 적은 공항의 경우는 독립조직으로 설립하면, 적자 운영이 불가피하여 민간 참여를 유도하기 어려울 것이다. 이러한 문제의 해결을 위해 교통수요가 아주 작은 공항들의 경우는 교통 수요가 매우 많아 이윤율이 높을 것으로 예상되는 김포공항과 묶어서 처리하여야 할 것이다.

앞에서 논의된대로 우리나라 공항의 항공수요 분포 분석에 의하면, 김포공항은 연간 교통수요가 5천만

WLU를 초과하는 초대형 공항이라 할 수 있으며, 김해 및 제주공항은 연간 교통수요 1천만 대로서 대규모 공항으로 분류 할 수 있고, 광주, 대구, 울산, 포항, 여수, 진주는 연간 수요가 1백만 정도에서 3백만 대인 중규모의 공항이라 할 수 있다. 이들 중규모와 대규모 공항들은 현재는 적자 운영 상태이나 여객 공항이용료를 공항 수익에 포함시키고 착륙료를 적정한 수준으로 인상하고, 여객 청사 내 상업 활동을 활성화하면 충분히 흑자 경영으로 돌아설 수 있는 수요 수준이라고 볼 수 있다. 그러나 연간 교통수요가 500,000 WLU 이하인 군산, 속초, 청주, 예천, 목포, 원주 등 6개 공항은 소규모 공항으로 분류 할 수 있으며 이들 공항들은 수지 균형 또는, 흑자 운영이 어려운 수요 수준인데, 이들 6개 공항은 김포공항과 한데 묶어 처리하면 이윤확보가 가능할 것이다. 결국, 공사화 단계에서 김포와 6개의 소규모 지방공항을 묶은 한국공항공사(가칭), 제주공항공사, 김해공항공사, 대구공항공사, 광주공항공사, 진주공항공사, 울산공항공사, 포항공항공사, 여수공항공사, 강릉공항공사 등 10개 회사로 분할하는 것이 각 공항의 운영 효율성 향상과 지역 발전과 수요 특성에 맞는 공항 서비스 개발을 위해 바람직스러운 것이며 차후의 공항민영화 시 정부가 높은 값을 받고 매각하기 위해서도 효과적인 것으로 예상된다.

4. 공항운영 방법

미국의 상업용 공항들은 그 공항을 주요기지로 이용하는 항공사가 공항운영 업무의 상당 부분을 직접 담당 하며 공항운영에 관한 의사 결정에도 깊이 간여하는 방법으로 운영되어 공항당국은 시설 제공 및 관리를 위주로 하는 브로커(broker) 역할을 하는 정도로 평가하기도 한다. 예를 들면, 항공기 지상이동 관계라든가, 청사 내 여객처리 시설 배치 및, 운영 등에 항공사 재량이 상당한 정도로 인정된다. 그리하여 미국의 공항과 그 공항을 중심 기지로 이용하는 항공사간에는 공항이용협정(Airport Use Agreement)을 체결하여 운영하는 경우가 대부분인데 공항이용협정에는 항공사의 공항시설 이용, 공항사용료 결정 방법, 공항개발 및 이에 소요되는 자금 조달 방법, 공항의 재무 위험 분담에 관한 내용 등이 포함된다. 결국, 미국에서는 공항과 항공사가 공항을 공동운영하는 동반자라고 볼 수도 있다. 미국의 공항들이 이와 같은 방법으로 운영됨으로써, 항공사의 경쟁력 향상에 도움을 주고 항공사는 효과적으로 항공수요를 개발할 수 있어 공항이 소속한 지역 사회의 항공산업 발전에 기여한 바가 큰 것으로 인정하고 있다. 그러나 본 논문의 III장에서 예를 들어 본 바와 같이 미국 공항들은 이윤성 측면에서 유럽 공항에 뒤지고 있으며 특히, 공항 청사 내 상업활동 성과가 유럽 주요 공항들보다 저조하게 기록되고 있다. 미국의 피츠버그 공항과 인디애나폴리스 공항이 영국공항주식회사에게 공항관리와 상점 및 식당운영을 위탁한 사례는 미국 공항이 유럽공항에 비해 취약한 요소가 있음을 증명하는 일례가 된다고 볼 수 있다.

유럽에서는 공항운영이 미국에 비해 상대적으로 항공사보다는 공항당국 중심으로 수행되고 있다. 공항시설 배치, 공항사용료 결정, 공항개발 등의 업무를 공항운영조직이 책임과 권한을 갖고 수행한다. 즉, 항공사를 공항의 공동 운영자라기보다는 공항의 고객으로 인식하는 경향이 강하다. 공항은 항공사에 부과하는 항공기 착륙료 등의 공항 사용료를 공항의 수익 증대나 이윤 획득의 방편으로 인식함으로써 미국공항과 매우 상이한 자세를 보이고 있다. 그러나, 유럽 공항들 간에도 구체적 업무 수행 방법에는 차이가 많이 있다. 즉, 프랑크푸르트 공항이나, 이탈리아의 공항들은 공항조직이 많은 업무를 직영하며 영국의 공항 등은 공항조직을 축소하고 많은 업무를 아웃소싱에 의존하여 수행하고 있다. III장에서 본 바와 같이 공항이 직영하는 업무가 많은 공항이 아웃소싱에 의존하는 공항보다 수익성도 낮고 이윤성과도 좋지 않음을 지적 할 수 있다.

현재 우리나라의 공항은 항공기 처리, 여객처리, 화물 및 수하물처리 등을 항공사가 수행하며, 지상조업도 항공사 또는 항공사가 소속한 재벌그룹의 계열사가 수행하는 등 미국식에 가까운 공항운영을 하고 있다. 그러나, 공항과 항공사간 공항사용협정을 체결하지도 않고, 시설배치, 운영전략 수립 등에 항공사가 공식적으로 참여하지도 못하고 있어 공항운영에 관한 항공사의 영향력은 미국에 비해 매우 약한 편이다. 즉, 공항사용료 결정이나 공항의 재무위험에 대한 항공사의 책임과 권한도 없으며 공항개발에 관해서도 항공사가 정식으로 참여할 방법이 없는 실정이다. 따라서, 우리나라의 공항은 항공교통처리 업무를 항공사가 수행한다는 점에서는 미국 공항과 유사하며, 공항운영을 위한 의사 결정 및 재무위험을 공항이 담당한다는 측면에서는 유럽과 닮았다. III장과 IV장에서 논의한 공항운영실적 비교의 결과를 토대로 민영화를 앞둔 효율성 향상을 목표로 우리나라 공항의 운영방법 개선 방향을 제시하면 다음과 같다.

첫째로, 공항 시설 운영 및 공항 개발에 관한 전략 등의 문제는 공항이 책임지되 항공사와 공식적으로 협의 할 수 있는 체계를 구축하는 것이 바람직하다. 오늘날의 공항은 항공교통처리를 위한 기능뿐만 아니라 교통

터미널로서의 공항의 입지를 이용하여 공항지역 내 일반 비즈니스 개발을 통한 수익 증대의 기능도 강조하는 추세이기 때문에 공항개발에 항공사가 깊숙이 개입하는 미국식 공항운영 방법은 적절하지 않다고 본다. 그러나 항공사의 경쟁력을 향상시켜 항공 수요를 개발하고 여객 서비스 수준을 유지하기 위해서는 항공사의 요구를 적극적으로 수용할 수 있는 시스템을 확보하는 것은 필요 할 것이다.

둘째로, 항공운송산업의 발달 및 항공산업 전반적인 효율성 향상을 위해서 공항에서의 항공교통처리 업무(지상조업 포함)는 항공사가 담당하도록 하는 것이 효과적일 것이다. 이러한 방법이 미국의 예에서 항공사의 효율 향상에 의한 항공산업의 규모확장 및 경쟁력 향상에 도움이 된다는 것이 입증되었기 때문이기도 하며, 민영화 단계에서 공항 시스템을 개별 공항 단위로 분할 처리하는 경우 항공교통처리업무는 항공사가 담당해야지만 서로 다른 조직 단위로 운영되는 공항들을 연결하는 항공운송 시스템의 효율성을 향상시킬 수 있기 때문이다.

셋째로, 공항의 기반 시설 관리 및 운영은 공항당국이 책임지되 아웃소싱에 의하여 수행하는 편이 효과적일 것이다. 유럽 공항들의 경우에서 보았듯이 공항이 직접 수행하는 경우가 비용과 노동생산성 측면에서 불리함이 입증되었기 때문이다. 우리나라의 경우 공기업의 효율성이 대체적으로 저조한 점을 감안한다면 아웃소싱에 의한 운영이 효과적일 것이라고 단언 할 수 있을 것 같다.

넷째로, 공항지역 내에서의 상업활동도 계약에 의해 외부업체가 수행하도록 하는 것이 바람직할 것이다. 유럽의 대부분 공항들이 공항지역 내 상업활동에 힘을 기울여 좋은 성과를 보여왔으며 대부분 시내 쇼핑센터의 업체들을 유치하여 운영하고 있다. 물론, 암스테르담 공항이나 아일랜드 공화국의 공항당국 등은 상업활동을 직영하여 성공한 것으로 평가받고 있으나 이들 나라는 국민 전체가 상업 중심으로 개발된 마인드를 소유하고 있는 특별한 경우라는 점에 유의해야 할 것이다. 우리나라의 경우는 공기업 직원들이 상업활동을 직접 수행하여 성공하기를 기대하기 어려운 분위기를 감안해야 할 것이다. 계약에 의해 외부 업체를 유치하여 상업활동을 대행하는 경우 공항당국은 서비스 수준 유지를 위한 감시 대책을 마련해야 할 것이다. 이는 공항에서의 상업활동은 이윤추구 뿐만 아니라 여객에 대한 서비스의 일환으로도 인식해야 하기 때문이다. 또한, 공항당국은 유능한 업체를 유치하고 계약을 유리하게 체결하여 공항에서 얻은 이윤의 정당한 몫을 차지해야 할 것이며, 영국공항주식회사의 경우처럼 설문조사나 항공여객들의 욕구 분석, 항공수요분석 등을 통하여 구내 상업활동 업체들의 마케팅 활동을 도와야 할 것이다.

다섯째로 군 비행장의 공동 이용에 대해서는 교통량 급증으로 민간 항공의 업무에 심각한 장애 요인이 발생하지 않는 한 현재와 같은 공동 이용이 비용 효율성 측면에서 바람직하다. 물론, 산악 지형에 위치하여 항공 운항 안전에 중대한 영향을 미치는 일부 공항(예: 목포, 속초 등)에 대한 대체 민간 공항 개발에 대한 타당성 등은 본 연구의 범위에 포함되지 않음을 밝힌다. 교통 수요가 비슷한 진주공항과 여수 공항을 비교해 보면 공군 비행장을 공동 이용하고 있는 진주공항이 순수 민간 공항인 여수 공항보다 단위 비용이 훨씬 낮음을 <표-나>에서 볼 수 있다. 구체적으로는 진주공항이 인건비에서 여수공항보다 훨씬 유리하게 기록되었는데, 이는 소방요원과 외곽 경비 등을 위한 인원이 진주 공항의 경우 군인들이 담당함으로써 공항공단의 직원 수를 대폭 줄일 수 있었기 때문이다. 군 비행장을 이용하는 경우에 있어서도 육군 비행장을 이용하는 것보다는 공군 비행장을 이용하는 것이 더 우월한 비용 실적을 기록한 것이 드러났다. 교통수요 규모가 비슷하면서 공군 비행장을 이용하는 예천공항의 경우와 육군 비행장을 이용하는 속초공항의 경우를 비교해보면 속초공항이 훨씬 많은 직원을 보유하여 높은 단위 비용을 기록하고 있다. 구체적으로 살펴보면, 토목, 전기, 통신, 전자, 장비정비 등의 업무를 위한 인원을 속초 공항이 예천공항보다 더 많이 고용하고 있는 것으로 기록되어 있다. 이는 공군의 경우 고성능 전투기를 지원하게 되어 군 당국이 보유, 운영하고 있는 장비 및 업무 지원으로 민간항공의 에어사이드 지원이 가능한 반면, 육군 비행장의 경우는 경비행기나 헬기 등을 지원하는 군 시설이나 인원으로 민간 항공기 운항 지원이 불가능하여 에어사이드 운영을 위한 공항공단의 별도 직원이 필요하기 때문인 것이다. 결국, 군 비행장의 공동이용은 비용 효율성을 위해서 바람직하며 육군 비행장보다는 공군 비행장의 공동 이용이 더욱 효과적임을 알 수 있다.

IX. 결 론

오늘날의 공항은 안전하고 효율적인 항공교통처리 및 이용자에 대한 서비스 질 향상이라는 기본적인 운영 목표에 더하여 수익성 증진을 중요한 목표 중 하나로 추가하게 되었다. 수익성 증대를 공항운영 목표 중 하나로 인식하게 됨에 따라 공항 운영실적을 경제적 측면에서 평가할 필요성도 생기게 되었는데, 운영실적지표(performance indicators)를 비교하여 평가하는 방법을 생각할 수 있다. 특히, 공항운영의 민영화 등 공항 관리 및 운영 방법 개선이 야기한 효율성을 공항운영실적지표로 비교해 보는 것은 효과적인 공항관리와 공항운영 조직 구조개선 방안 제시에 도움을 줄 수 있을 것이다. 본 연구는 공항운영 실적지표를 이용하여 다양한 방법으로 운영되는 선진국 공항들의 운영 성과를 비교해보고 우리나라 공항들의 운영 성과를 측정하여 바람직한 공항 조직 개선 및 운영방법 개선 방향을 모색해 보았다. 구체적으로는, 정부에서 추진하고 있는 공항공단의 公社化 및 민영화 추진을 전제로 하여 효과적인 공항운영 조직 구조개선 및 운영 방법 개선 방안을 제안하는 현실 문제 해결에 도움이 될 수 있는 연구가 되도록 했다. 결론은, 本章 1節과 2節에 서술한 바와 같다. 즉, 조직 구조는 수요가 충분히 많아 이윤 실현이 확실한 김포공항과 항공수요가 매우 적어 적자 운영이 예상되는 6개 공항을 한데 묶고, 나머지 9개 공항은 독립된 운영조직으로 구성하는 것이 바람직하고, 항공교통처리업무는 미국식으로 항공사 중심으로 하되, 공항운영의 전략적 의사 결정은 유럽식으로 공항운영조직 중심으로 하며, 공항운영의 기본적 지원업무는 아웃소싱에 의존하는 것이 바람직할 것으로 판단했다. 군 비행장을 공동으로 이용하는 것은 비용 효율 측면에서 바람직하고 육군 비행장보다는 공군 비행장의 공동 이용이 더욱 효과적인 것으로 드러났다.

본 연구는 개괄적인 비교 검토에 의한 첫 단계의 연구라 할 수 있다. 앞으로는 개별 공항의 수요 특성과 비용의 세부 항목에 대한 연구 분석을 통하여 소비자에 대한 서비스 질 향상과 적절한 이윤확보가 가능한 구체적인 운영 방법을 연구해야 할 것이다. 특히, 지방 공항은 항공여객의 구성이 특정 마켓 세그먼트에 집중될 것이므로 소비자의 욕구를 만족 시켜 줄 수 있는 서비스 특성 연구가 필요할 것이다. 수요자에 대한 연구는 특히 상업활동 전략 계획에 도움을 줄 것이며, 공항 민영화 단계에서 공항의 가치를 높임으로서 좋은 가격으로 민간에 매각할 수 있도록 할 것이다.

■ 참 고 문 헌

1. 박선래(1999), 공항수입증 비 항공수입 증대를 위한 방안 연구, 석사학위논문, 한국항공 공대학교 대학원
2. 박오화, 유광의(1995), "공항민영화 추세에 관한 고찰", 항공산업정책연구, 제2집 pp.53-69
3. 한국공항공단(1998), 1997 회계연도 결산서
4. 한국공항공단(1997), 공항현황
5. 한국항공진흥협회(1999), 포켓 항공현황
6. Doganis, Rigas(1992), *the Airport Business*, Routledge
7. Doganis, R. and Graham, A.(1987), *Airport Management: The Role of Performance Indicators*, Transport Studies Group, Polytechnic of Central London
8. Los Angeles International Airport(1998), 1997 Annual Report
9. Ashford, N. and Moore, C.(1992), *Airport Finance*, Van Nostrand Reinhold
10. Yoo, Kwang Eui(1992), *A Comparative Study of Orlando International Airport's Financial Position Under the Assumption That It Has Been Privatized*, Graduate Research Project, Embry-Riddle University, USA