

제주도를 모기지로 하는 전세항공사 발전 방안

유광의* · 김용범**

〈 목 차 〉

I. 서 론	IV. 제주도를 모기지로 하는 전세항공사 발전방안
II. 전세항공의 개념 및 발달 현황	V. 결 론
III. 제주도의 관광자원과 항공수요 및 수요예측	

I. 서 론

가. 연구의 배경 및 목적

항공운송산업의 비약적 발전은 장거리 관광 여행의 대중화를 가능케 했다. 항공기를 이용한 관광객 수송에는 전세 항공기의 이용을 고려해 볼 수 있겠는데, 전세 항공은 항공산업과 관광산업에 동시에 관련되는 산업 분야로서 관광업과 항공 운송업의 공동 관심 산업으로 인식할 수 있다.

전세항공이 일찍부터 발달한 유럽의 경험에 의하면, 전세 항공은 정기운송에 비해 월등히 낮은 단위 비용 실현으로 요금에 민감한 관광 여행객에게 低 요금(정기운송의 1/2-1/3의 비율로 좌석 공급¹⁾)으로 좌석을 공급함으로써 항공산업 발전에 기

* 한국항공대학교 항공교통학과 조교수

** 한국항공대학교 항공교통학과 대학원 과정

1) 유광의, "유럽전세항공의 경제적 성공과 한국 전세 항공의 발전 방향", 항공진흥, 14호, 1997.3. 한국항공진흥협회

여해 왔으며 대개 항공수요가 발생하는 지역에서 성행해 왔다. 즉, 관광 자원을 많이 보유하고 있는 그리스, 스페인 등의 관광 목적지 국가보다는 영국, 독일 등 관광객이 발생하는 나라에서 전세 항공업이 발전한 예를 쉽게 볼 수 있다. 그러나 관광 목적지를 모기로 하는 전세 항공사의 발달은 해당 지역의 관광 개발에 많은 도움을 줄 것으로 보여 관광 목적지에서의 전세 항공사 생존 가능성을 고찰하는 것은 관광 자원을 많이 보유하고 있는 지역의 행정가들이 고려해 볼 만한 가치가 높다고 판단된다. 제주도의 경우 관광 자원이 풍부하여 국내 및 국제 관광지로서 인식되고 있을 뿐 아니라 아직도 개발의 여지가 많은 것으로 보는 시각이 많다. 더욱이, 섬이라는 입지 조건 때문에 항공교통 수단을 이용하는 것이 일반적이므로 제주도를 중심으로 하는 전세 전문 항공사의 설립은 항공사 자체의 발전뿐만 아니라 관광 산업의 발전에도 큰 도움이 될 수 있을 것이다.

제주도를 목적지로 하는 항공 수요는 우리나라의 정치, 경제적인 환경변화에 따라 변동의 폭이 매우 심했었지만 꾸준하게 증가하는 추세에 있다. 본 연구는 제주도를 모기로 하는 전세 전문 항공사의 발전 가능성을 고찰하는 것을 목표로 한다. 관광 목적지 (본 연구의 경우 제주도)를 기지로 하는 관광 전문 전세 항공사는 해당 지역을 중심으로 하는 효율적 비행 스케줄이 가능케 하여 항공사의 효율성 증대와 관광 수요 개발의 효과를 동시에 달성할 수 있도록 함으로써 항공산업 발전과 관광산업 발전에 동시에 효과를 보일 수 있을 것이다. 정시 점점 이상의 정비 작업을 제주도에서 수행함과 동시에 여객 서비스를 위한 지상 요원의 제주도 배치가 많아져 고용효과와 이에 수반한 경제적 이익도 기대할 수 있으며 항공기 등록 및 항공사의 재산 보유와 관련한 稅收도 기대할 수 있다. 포괄 여행 상품의 경우 여행목적지에서의 육상 교통, 호텔, 식당 등과의 연계가 효율적으로 이루어질 것이 필요한데, 이 경우도 항공사의 활동 무대가 관광 목적지인 점이 강점으로 작용할 수 있을 것이다. 물론, 여행자 대상 마케팅 활동은 수요 발생지역에서 수행하는 것이 바람직하지만 전세항공의 경우 일반 잠재 여행자에 대한 영업활동은 여행업자가 주도적으로 행하게 되므로 전세 항공사는 수요 발생지의 여행업자와 효율적 협조 관계를 유지하기만 하면 된다. 항공기를 이용하는 관광 여행의 경우는 총 여행 경비 중 항공 요금이 차지하는 비중이 높아서 관광 목적지 도시의 입장에서는 항공요금의 경쟁력 확보에 의한 관광객 유치 전략을 적극적으로 추진할 필요가 있으며, 이 경우 지역 내에 관광 전문 전세 항공사를 유치하고 있다면 효과적 전략 수립이 용이할 것이다. 특히 전세 항공의 저 비용에 의한 저 요금 실현 효과는 관광 수요

의 개발에 적지 않은 공헌을 할 것으로 기대할 수 있다.

나. 연구의 방법 범위, 연구 내용 구성

전세 항공업은 우리나라에서는 아직 발달하지 못한 산업 분야일 뿐만 아니라 학계에서도 논의가 활발하지 못했었다. 따라서, 본 연구에 적용한 연구 방법은 초기 연구로서의 일반적 고찰을 수행하고 가능한 부문에 대해서 기초적인 계량 분석을 다소 보충하는 정도로 했다. 우선, 제주도를 모기지로 하는 전세 항공사의 성립 가능성을 고찰하기 위해서는 수요분석 및 수요 예측이 필요 할 것이며, 수요 분석을 토대로 항공사의 규모, 조직 형태 등에 대한 고찰을 해야 할 것이다. 수요예측에는 계량적 분석을 토대로 했으며, 항공기종 선정 및 항공사 운영의 대체적 방안 등은 유럽의 사례 및 문헌 연구를 바탕으로 개괄적인 방법만 제시했다. (본 연구는 연구비 지원이 없는 대학원생의 학술 연구결과를 요약한 것으로, 심도 있고 구체적인 연구가 어려웠음.)

연구의 결과를 효과적으로 전달하기 위해 본 논문은 다음과 같이 구성된다. 제 1 장 서론에 이어 제 2장에서는 전세 항공업에 대한 일반적 고찰을 소개하며, 제 3 장에서는 제주도의 관광 자원과 주요 노선별 수요예측 결과를 제시한다. 제 4장은 3 장에서 예측한 수요를 효과적으로 수용할 수 있는 전세 항공사의 규모, 항공기종, 운영 방안 등을 제시하고 제 5장을 결론으로 한다.

Ⅱ. 전세항공의 개념 및 발달 현황

가. 정기항공운송과 전세항공운송

정기항공운송사업이란 두 지점간을 고정된 시간표에 따라 정기적으로 운항하는 운송 사업을 뜻하고 부정기항공운송사업이란 정기 항공 운송을 제외한 모든 항공 운송을 뜻한다. 전세 항공은 유럽에서 발달한 부정기 항공운송의 대표적인 형태이다. 1944년의 시카고 회의에서는 부정기 항공운송을 “운항 스케줄이 없이 운항하는 항공운송” 이라고만 정의했을 뿐 “스케줄”이 무엇을 뜻하는지를 구체적으로 정의하지 않았었고, 1962년에 와서야 국제 민간항공기구(ICAO)가 정기 항공운송을 다음과 같이 정의하였다.

정기 항공 운송은 지정된 두 지점 또는 두 개 이상의 지점에 대해,

- (i) 공표된 시간표에 따라 항공 운송 서비스를 제공하든지
- (ii) 인식 가능한 체계적 연속성을 갖는 규칙성이나 운항 횟수로 서비스가 제공 되는 것이라고 정의하였다.

그러나 이와 같은 정의는 초안된지 몇 년만에 정기항공사와 부정기항공사를 구분하는 기준으로서의 의미를 상실하게 되었다. 즉, 많은 경우에 전세 항공도 인식 가능한 체계적 연속성으로 운영되며, 여행사나 여행 알선업자들에 의해 비행의 계획이 공표되므로 전세 항공과 정기 운송의 구분이 점차 모호해지고 있다. 그러나 부정기항공운송사업의 대표적 예가 유럽을 중심으로 발달한 전세 항공이라고 일반적으로 인식하고 있으며, 전세항공은 발달양상과 현황을 중심으로 다음과 같이 분류, 정의할 수 있다.

전세 항공은 크게 두 가지 형태로 구분할 수 있는데, 첫째는 특별 이벤트를 위한 1회성 임시 전세가 있고, 둘째는 여행사, 여행 알선업자, 군대 등에 의한 연속적 전세 항공이다. 후자의 경우는 시간표가 정해져 있거나 규칙성을 갖고 운영되는 것이 일반적이며, 유럽에서 성행하고 있는 휴가여행시장(Holiday Market) 전세 항공 운항이 여기에 속한다.

유럽·지중해 지역을 주요 목적지로 하는 전세항공은 대부분이 여행 알선업자(Tour Operator)들이 항공기 전체 또는 좌석일부를 임대하여 호텔 숙박까지 포함하는 포괄여행상품용 전세(Inclusive Tour Charter=ITC)에 이용하는 형태로 이용되어지는데, 이 경우 전세항공편의 좌석은 왕복항공권과 호텔 및 다른 시설이용까지를 포함하는 하나의 패키지여행 상품으로 기획한 단수 또는 복수의 여행알선업자에 의하여 임대되어진다. 여객은 이 패키지여행 상품을 여행대리점이나 여행 알선업자로부터 단일 상품으로 구입하게 되며, 총 금액 중에서 항공요금이 얼마나 차지하는지는 알 수 없다. 일부 전세 항공의 좌석은 포괄 여행 상품이라고는 볼 수 없는 좌석만(seat only)을 구매한 여행자가 이용하기도 하고 정기 운송도 좌석의 일부를 여행업자에게 덩어리 판매(block sales)하여 여행업자가 이를 포괄 여행 상품에 이용하기도 한다. 이 또한 전세항공과 정기운송항공의 구분이 모호해지는 결과를 보이는 측면이 된다.

전세항공은 수요가 휴가철이나 특정한 행사가 있는 시기에만 집중적으로 발생하고 항공 요금에 민감한 휴가자의 욕구를 충족시키는 역할을 함으로써 발전해 왔다. ITC 여행 상품에 항공운송 서비스가 편입될 수 있도록 스케줄을 맞추고 서비스의 질보다는 저 비용에 의한 저 요금 실현으로 보다 넓은 소득 계층이 항공기를 이용

한 휴가여행에 참여할 수 있도록 기여하면서 발전해 온 것이다.

전세항공산업과 정기항공운송산업을 재무실적 측면에서 비교하여 보면, 전세항공운송산업은 정기항공운송산업보다 상대적으로 낮은 단위비용을 실현해왔다는 실적을 보이고 있다. 전세항공과 정기운송의 항공사 운영비를 크게 직접비와 간접비로 분류·비교해 보면, 직접비 측면에서는 정기 운송과 전세항공과의 차이가 거의 없다. 즉, 조종사의 임금, 연료비, 보험사용료 및 항로이용료, 공항이용료, 정비비 등에서는 양 산업이 거의 차이가 없다. 전세항공사와 정기항공사의 비용이 큰 격차를 보이는 곳은 간접운영비(indirect operating cost) 부문이다. 해외로 운항하는 전세항공사는 도착지공항에서 항공기의 정비 및 여객·화물 취급업무의 대부분을 하청업자에게 위탁함으로써 비용을 절감할 수 있다. 전세 항공의 운항은 계절적인 변동이 심하므로 지상 처리 업무를 하청업자에게 위탁함으로써 원격지 공항에서 자사 직원이나 사무실 그리고 그 밖의 시설들을 유지할 필요가 없다. 비록 업무상 지원이 필요할 때라고 전세항공사는 계절에 따라 임시직원을 고용할 수 있는 유리한 위치를 가진다.

전세항공사가 가장 크게 비용을 절감할 수 있는 부분은 항공권의 발권·판매 및 판매촉진 분야이다. 전세항공편은 항공권의 유통이나 좌석배치에 따른 모든 책임을 지는 단일 또는 복수의 여행대리점 및 그룹에 의하여 일괄적으로 전용되므로 전세항공사는 예약용 대형컴퓨터나 고가의 발권기를 설치할 필요가 없다. 전세항공사는 단지 항공권을 인쇄하여 각 전세항공편의 임차자에게 제공하면 되므로 티켓팅이나 예약업무에 소요되는 추가비용이 발생하지 않는다. 전세항공편의 임차자는 이 항공권을 자신들의 편의에 따라 고객에게 배포한다. 따라서 전세항공사는 판매비용을 최소한으로 줄일 수 있다. 또한 전세항공사는 소수의 관리 및 회계직원만을 필요로 하므로 일반관리비 역시 낮은 경향을 보이고 있다. 정기항공사에게는 불가피할 뿐만 아니라 막대한 자원을 필요로 하는 많은 기능들이 전세항공사에는 아예 없거나, 부정기운송사업의 특성상 비교적 소수의 인원만으로도 충분하기 때문이다. 예를 들어 전세항공사는 경영계획을 수립하거나 수요예측을 담당하는 대규모의 스텝과 수입과 판매장부를 정리하거나 항공사간의 상호정산을 담당할 다수의 회계직원이 필요없다. 사실상 전세항공사는 간접비의 쏠부문에서 비용을 절감할 수 있는데, 동일가종, 동일노선의 정기항공사의 30%~40% 수준 정도 밖에 안 되는 수준까지 총비용을 낮출 수 있다.

나. 유럽 전세항공운송산업의 발달 사례

전세 항공 운송 산업의 발달형식과 내용을 살펴보기 위해서는 동 산업이 60년대 부터 80년에 걸쳐 눈부시게 발전해온 유럽의 경우를 소개하는 것이 바람직할 것이다. 세계 2차 대전 직후부터 정기항공운송산업에는 경제적 규제가 심하게 적용되었다. 그러나 전세항공운송산업은 정기항공운송산업보다 훨씬 자유로운 규제체제에서 국제 항공운송활동을 시작하였고 ECAC(European Civil Aviation Conference) 회원국들은 1956년에 비정기 항공운송에 있어서의 목적지 국가로부터의 사전 허가 제도를 폐지함으로써 유럽내 패키지 투어(ITC)용 전세 항공운송산업이 발달하는 환경을 마련하게 되었다.

유럽의 전세항공은 독일 등의 북서 유럽에서 지중해 휴양지로 향하는 노선에서 발달하여 왔으며, 영국-스페인, 영국-그리스 노선등에서 특히 성장해 왔는데, 주로 습하고 추운 지역에서 태양이 밝고 온난한 지역으로 향하는 휴가 여행 목적 항공 여행자 운송을 기반으로 발달해 왔으므로 국제선에서 발달해 온 것이 그 특징이다. 특히, 정기항공운송 서비스가 잘 발달되지 않은 휴양지를 목적지로 하는 노선에서 발달하였는데 경제 수준이 높고 기후가 안 좋은 국가에서 잘 발달한 것이 특징이다. 중·단거리 중심의 유럽 지역내 노선 이외에 장거리 노선으로는 유럽과 미주를 잇는 북대서양 노선에서도 전세항공운송산업이 한 때 성행했었다.

북대서양(장거리)노선에서의 전세항공은 1960년대의 미국의 “클럽전세(affinity charter)”와 유럽의 “포괄여행전세(Inclusive Tour Charter)”에 의해 태동되었는데, 소득 증가에 의한 “포괄여행전세” 수요 증가와 정기 운송 보다 규제가 심하지 않은 점때문에 저 운임을 무기로 급속한 성장을 보였었다. 그러나 미국의 국내선 규제완화 정책을 시발로 개시된 항공운송산업 규제완화의 물결은 항공요금 경쟁을 일반화하게 되었다. 이로 인한 정기항공사들간의 가격인하 경쟁심화로 정기운송이 발달한 북대서양 노선에서는 전세항공의 수요가 잠식되면서 전세항공은 경쟁력을 상실하게 되었다. 특히, 정기항공사는 여행사에 항공기의 좌석을 “덩어리 판매(Block Sale)”로 판매하고 패키지 투어 상품에 ‘부분전세’를 도입하여 전세항공과의 가격경쟁에서 우위를 보여 전세항공산업이 쇠퇴하는 경향을 보이게 되었다.

유럽 지역 내 노선에서의 전세항공은 포괄여행전세 수요의 증가에 의해 발달하게 되었는데, 포괄여행수요의 증가는 북·서유럽국가들의 소득 수준 향상과 전세

항공사들의 비용 절감으로 인한 낮은 요율의 항공기 좌석 공급으로 나타난 현상이었다. 결국 유럽내 항공 여객 운송 시장에서 전세 항공은 정기 운송보다 높은 성장률을 기록하여, 1970년대 중반 이후에는 전체시장의 절반이상을 점유하였고, 또한 유럽지역 내에서 전세 항공 운송은 주로 국제 항공 여객(94%)이었다는 점도 주목해야 할 것이다. 이는 중·단거리노선에서는 장거리 노선과는 달리 전세 항공이 항공기 이용률, 좌석 밀도 등의 요인에 의해 비용 측면상 우위를 지킬 수 있기 때문이다.

유럽 전세 항공운송산업의 구조는 포괄여행(Inclusive Tour) 상품의 기획, 생산, 판매의 주도적 역할을 수행하는 여행주선업자(Tour Operator)와 항공운송을 담당하는 전세항공사로 크게 분류할 수 있다. 여행주선업자는 포괄여행상품을 기획하여 여행사(travel agent)를 통하여 판매하며, 항공기 좌석, 호텔, 지상 교통수단, 식사 등이 포함된 완전한 여행상품을 소비자에게 제공하고 소비자로부터 각 부문별로 구분하지 않는 하나의 상품으로 전 부문이 포함된 여행상품가격으로 판매한다. 따라서 전세 항공사는 항공기 좌석을 여행자에게 직접 판매하지 않고 여행주선업자에게 일정한 요율(fare rate)로 제공하게 되는 것이 일반적이다. 이러한 이유로 유럽의 전세항공사는 여행주선업자와 긴밀한 관계를 유지하며, 전세항공사·여행주선업자·호텔그룹 등의 수직적인 결합이 자연스럽게 발생하게 되었다. 세계 최대의 부정기항공사인 브리타니아(Britannia)항공은 톰슨관광과 몇몇 호텔의 지분을 소유하고 있는 영국에서 가장 큰 여행업 재벌인 톰슨그룹의 일원이다. 유럽에서는 이런 수직적 결합을 시도한 전세항공사나 정기 항공사의 전세항공 전문 자회사는 비교적 성공한 반면, 개별적인 전세 항공사나 정기항공업을 겸한 전세 항공사들은 대부분 실패를 하였다. 개별적인 전세 항공사는 좌석 판매력 부족으로 실패했고, 정기·부정기 겸용 항공사는 전문성 부족과 겸용 운용으로 인한 좌석 밀도 등의 비용의 비효율성 등이 원인이 되어 실패하였다. 최근에 전세항공사는 비용 효율성을 더욱 향상시키고 수요의 증가에 효율적으로 대처하며, 중거리의 신규 노선에 유연하게 대처하기 위해 항공기의 대형화와 현대화의 추세를 보이고 있다.

Ⅲ. 제주도의 관광자원과 항공수요 및 수요예측*

가. 제주도지역 관광입지여건의 특성

서울·부산·대구·광주·목포로부터 각각 451km, 291km, 182km, 154km 떨어져 있고, 토오쿄오, 오사카, 홍콩, 상하이로부터 각각 1,580km, 990km, 1,700km, 490km의 거리상에 위치하고 있는 제주도는 한라산을 중심으로 한 제주도 본도와 유자도 및 마라도 등 26개의 부속 도서로 구성되어 있으며, 총 면적 183km²로 우리나라의 총 면적 98,477km²의 약 18%를 점유하고 있다. 제주도의 평면상 모양은 장축의 길이 73km, 단축의 길이 31km인 타원형인 형태로 본도의 장축의 방향은 N37° E로서 한반도의 남해안선과 나란하며 이는 요동 방향과도 일치한다. 따라서 높이 1,950m의 한라산을 정점으로 한 동서 4면은 매우 완만한 경사(3~5°)를 이루나, 남북 4면은 보다 급한 경사(5~7°)를 이루고 있다. 주봉인 백록담의 주위는 급한 벼랑을 이루어 군데군데 절벽을 들어내고 있고, 그 밑의 표고에서는 대부분이 교목림에 덮여 경사가 비교적 급하여 군데군데 현무암 층의 깊은 골짜기를 이루고 있다. 주민생활의 터전인 표고 500m이하에서는 해안선에 이르는 지대로서 촌락을 형성하고 있다.

제주도의 기후여건은 평균적 기온이 16℃정도로, 1월 평균 기온이 5~6℃, 8월 평균기온이 25~26℃이며, 한서의 차이가 심하지 않은 온난한 기온을 보이고 있다. 따라서 사계절 휴양지로 적합하나, 연중 맑은 날이 70일 정도로서, 외국의 유명 관광휴양지에 비해 여름시즌이 짧고, 강한 바람이 많아 해수욕, 수상 스포츠 등 실외 관광활동에 커다란 제약이 되고 있다. 국제 관광면에서는 한국, 대만, 일본, 중국 등 동양 4국 중앙에 위치하고 있어 국제항공 및 해운의 요충지로서 가능성을 보유하고 있으며, 특히 국제적으로 큰 관광시장인 일본과 인접하고 있어 발전가능성을 보유하고 있다.

* 제주도의 관광자원에 관한 내용은 다음 자료를 참고했음.

정승인, "제주도 관광지역의 특성과 관광행태에 관한 연구", 석사학위 논문, 고려대학교, 1993

임종훈, "제주도 관광개발에 관한 연구", 석사학위 논문, 동국대학교, 1993

진남근, "제주지역 관광지 개발에 관한 연구", 석사학위 논문, 건국대학교, 1989

나. 제주도 관광자원

관광 자원은 관광의 유인력이 되는 자연 또는 인문상의 관광 대상물을 의미하므로 관광의 목적물이 되는 요소를 지닌 것이나 관광재로서 가치를 가진 것들은 모두 이에 해당된다. 이러한 관광 자원은 관광객의 주관에 따라서 그 가치가 결정되기 때문에 매우 다종다양할 뿐만 아니라 광범위하므로 그 분류 방법도 여러 가지가 있을 수 있으나, 본질적으로는 자연 관광 자원과 인문 관광 자원으로 크게 나눌 수 있다.

제주도는 바다로 둘러싸인 해양성과 본토로부터 떨어진 격리성 그리고 토지가 좁은 협소성 등의 도서적 특성을 가진 지역으로 관광자원은 자연적 관광 자원에 편중되어 있고, 이러한 관광 자원은 한라산을 중심으로 폭포, 기암절벽, 해안절경, 무인도, 해양 자원, 계곡, 분화구를 갖는 기생화산과 식물 군락 등의 상태로 도내 곳곳에 분포하고 있다. 제주도의 관광 자원은 그 규모 및 경관적인 측면에서 세계의 우수한 관광지에는 미치지 못한다고 하더라도 화산활동으로 인한 지형적인 특수성과 남해상의 환해적인 위치 관계에서 오는 온화한 기후 조건으로 말미암아 자연적 조건이 도처에 산재해 있다. 또한 천연의 아름다움을 간직하고 있는 한라산 국립공원을 비롯하여 곳곳에 목가적인 초원과 구룡의 전개, 신비를 자아내는 폭포의 입지, 특이한 동식물의 분포, 절묘한 모습의 해안 경관의 출현 등 수려한 자연 경관이 전역에 가득하고 산, 초원, 바다의 조화와 함께 반도부와는 전혀 다른 이색적 정서와 분위기 등의 다양한 자원을 가지고 있다.

이러한 자연 경관은 제각기 나름대로의 경관 가치를 가지고 있다. 그 중에서 관광자원의 범주에 속할 만큼 개발 가치가 있는 대상은 동식물을 제외하고 451개소에 달하고 있다. 이를 자원의 유형별로 분류해 보면 계곡 11개소, 동굴 10개소, 해수욕장 10개소, 낚시터 15개소, 폭포 및 소연 6개소, 수림 4개소, 기생화산 360개소, 동식물 2,435종 등으로 다종 다양하다고 할 수 있고, 한가지 온천이 전무하다는 사실은 특이할 만하다.

자연 관광 자원의 분포상 특징은 해안예의 접근도에 따라 지역상 분포의 차이가 현저하다는 것이다. 즉 가장 많이 분포하고 있는 지역은 해안 지역이며 다음으로 중산간, 산간의 순으로 집중현상이 나타나고 있다. 또한 한라산을 중심으로 한 동향 축상에서는 남북축에서의 관광 자원 분포가 동서축에 비해 수적으로 우세한 편이다.

제주도에는 도처에 수려한 자연 관광 자원이 산재하고 있는데 반해 관광 욕구를

충족시켜 줄 만한 문화적 대상은 극히 빈약한 상황이다. 이러한 유형 문화재의 빈곤은 제주도의 지리적, 역사적 배경에서 찾을 수 밖에 없다. 지리적으로 육지에서 원거리에 위치하는 섬이라는 점, 역사적으로 백제와 신라와 다소의 접촉은 있었으나 독자적으로 그 불교문화를 도입할 수 있는 여건이 조성되지 않았다는 점, 그리고 고려 시대에 와서 중앙 집권하에 귀속은 되었지만 1세기에 걸친 몽고의 압제로 중앙 문화에서 독립되고 말았다는 점 등을 들 수 있다.

본도는 해양에 의해 폐쇄적인 독립된 지역 사회를 형성하여 독특한 언어, 풍속, 전서 및 역사적 문화 유산을 보전하고 있으며, 인문 관광 자원으로는 보물로 지정된 관덕정(보물322호)과 사적으로 지정된 삼성혈, 지방 문화재인 성읍 민속마을 등이 있다. 그 분포상의 특징은 한라산을 중심으로 북쪽에 치우쳐 있으며, 자연 관광 자원과 마찬가지로 동서축에 비해 남북축이 자원 분포가 우세한 편이다.

그리고 자연적인 관광 자원 이외에도 인위적으로 관광객을 유치하기 위한 시설을 보유하며 활용하는 것도 관광 자원 중에 하나라고 볼 수 있을 것이다. 각종 관광단지의 조성 및 개발과 관광객을 위한 42개 업체의 관광호텔, 현재 운영중인 6개소의 컨츄리 클럽과 운영 예정인 5곳의 컨츄리 클럽, 9곳의 국제회의시설, 5,000개 이상의 객실수 등은 자연적인 관광이외의 또 다른 관광자원의 중요한 의미를 갖는다.

다. 제주도의 관광수요현황

제주도의 관광객 수요는 풍부한 관광 자원을 배경으로 한 국가의 관광진흥책과 더불어 항공교통의 공급 확대로 인해 매년 꾸준한 성장추세를 보이고 있다. 내국인 뿐만 아니라 외국인 관광객의 방문도 적지 않은데, 초기에는 일본 및 대만위주의 지역에서만 관광객의 입국이 이루어져왔으나 현재는 미국, 영국, 북방외교에 따른 중국 등 많은 나라에서 연간 약 230,000명 정도가 방문하고 있다.(국가별 제주도 방문 여객수는 부록 1 참조) 이는 1998년도에 한국을 방문한 외국인 입국자 4,250,126명의 약 5.4%를 차지하는 수요이다. 1997년도 한국 및 아시아 지역 국가들의 IMF관리체제하에서도 다른 산업분야와는 다르게 큰 감소현상은 나타나지 않았었다. <표1>은 최근 10년간의 한국 전체의 외국인 입국현황과 관광수입을 나타내고 있고, <표2>는 제주도의 입국 현황 및 관광수입을 나타내고 있다.

<표2>에 나타난 자료에 의하면, 1993년도-1994년도의 내·외국인의 입국은 내국인의 증가로 인하여 소폭 증가하였으나 오히려 외국인관광객은 277,000명에서

〈표 1〉 1989년~1998년도 한국전체의 외국인 입국자수 및 관광수입

(단위 : 천명, US \$1,000, %)

년도	입국자수	관광수입	전년대비 입국자수 성장률	전년대비 관광수입 성장률
1989년	2,728	3,556,279	16.6	8.9
1990년	2,958	3,558,666	8.5	0.1
1991년	3,196	3,426,416	8.0	-3.7
1992년	3,231	3,271,524	1.1	-4.5
1993년	3,331	3,474,640	3.1	6.2
1994년	3,580	3,806,051	7.5	9.5
1995년	3,753	5,586,536	4.8	46.8
1996년	3,683	5,430,210	-1.8	-2.8
1997년	3,908	5,115,963	6.1	-5.8
1998년	4,250	5,807,300	8.8	13.5

자료원 : 제주도청 관광진흥과

〈표 2〉 1993년~1999년도 제주도의 내·외국인 입국자수 및 관광수입

(단위 : 천명, 억원, %)

구 분	관 광 객				관 광 수 입			
	계	내국인	외국인	증가율	계	내국인	외국인	증가율
1993년	3,464	3,187	277	101	8,516	6,442	2,074	107
1994년	3,693	3,470	223	107	8,895	7,153	1,742	104
1995년	3,997	3,775	242	108	9,814	7,844	1,970	110
1996년	4,144	3,935	209	100	10,179	8,400	1,779	104
1997년	4,364	4,179	185	105	10,755	9,142	1,613	105
1998년	3,291	3,067	224	75	9,558	7,523	2,035	89
1999년 목표	3,500	3,250	250	106	10,550	8,208	2,342	110

자료원 : 제주도청 관광진흥과

223,000명으로 줄어드는 현상을 보이고 있는데 이러한 현상은 계속해서 외국인 관광객의 감소현상으로 이어졌다. 또한 관광수입면에서 보면 1993년도 외국인 관광객이 소비한 비용 2,074억원에서 하락하기 시작하여 계속해서 1993년의 관광비용에 못 미치는 상황이다. 이러한 외국인 관광객의 감소추세와 관광수입의 감소

의 원인으로서는 지속적이지 못한 관광개발사업과 계획의 실패가 주된 원인일 것이다. 제주도만의 특색 있고 흥미를 유발할만한 자원을 계속해서 개발하지 못하고 외국인 관광객을 유치하기 위한 관광마케팅의 부족, 적극적인 관광마케팅 프로모션의 부족, 관광객 유치를 위한 외국기관과의 유대관계의 소홀 등으로 그 원인을 찾을 수 있겠다.

라. 주요노선 항공교통량 수요 예측

제주도를 모기지로서 하는 전세 항공업의 성공 가능성을 고찰하고 운영 가능 기종 선정 등을 위해서는 제주도를 방문하는 항공여객 수요의 총량을 파악하고 예측하

〈표 3〉 국내 주요도시-제주 항공교통량 예측

	서울	부산	광주	대구	여수	진주
1989	1,242,249	640,003	245,231	119,289	39,979	27,586
1990	1,509,970	724,474	279,138	192,240	24,174	39,138
1991	1,669,015	764,929	286,641	209,065	24,556	39,143
1992	2,026,841	854,163	301,527	223,498	28,196	40,688
1993	1,794,342	760,819	356,772	207,638	47,396	34,137
1994	1,986,566	716,336	386,281	219,900	53,095	34,880
1995	2,260,949	902,902	372,725	240,690	57,505	38,483
1996	2,463,485	930,064	382,519	242,397	58,095	39,785
1997	2,570,609	825,928	378,515	233,878	70,056	37,545
1998	1,947,114	791,069	332,150	209,844	44,784	36,821
1999	2,013,316	817,965	343,443	216,979	46,307	38,073
2000	2,154,248	875,223	367,484	232,167	49,548	40,738
2001	2,305,045	936,489	393,208	248,419	53,016	43,590
2002	2,466,399	1,002,043	420,733	265,808	56,728	46,641
2003	2,639,046	1,072,186	450,184	284,415	60,699	49,906
2004	2,823,780	1,147,239	481,697	304,324	64,947	53,399
2005	3,021,444	1,227,545	515,415	325,627	69,494	57,137
2006	3,232,945	1,313,474	551,495	348,420	74,358	61,137
2007	3,459,252	1,405,417	590,099	372,810	79,563	65,416
2008	3,701,399	1,503,796	631,406	398,906	85,133	69,995
2009	3,960,497	1,609,062	675,605	426,830	91,092	74,895
2010	4,237,732	1,721,696	722,897	456,708	97,469	80,138

는 것도 필요하지만 제주도를 찾는 관광객이 발생하는 주요 노선의 수요를 분석하고 예측하는 일이 더욱 중요할 것이다. 즉, 항공수요의 시간적 공간적 분포를 파악한 후 항공기의 소요 좌석수, 운항 횟수의 계획이 가능하기 때문이다. 그러나 본 연구는 연구비 지원이 없이 이루어진 초도 연구로서 상세한 분석이 불가능하였으며, 주요 노선별 수요파악과 수요 예측만 실시하였다. 국내의 주요도시에서 제주지역으로 향하는 항공교통량은 <표3>처럼 파악 및 예측되었는데, APEC에서 제시한 대로 3.4%의 성장률을 적용해서 분석한 결과이다.

<표3>에서 보듯이 서울-제주 노선의 항공교통량이 한국의 국내선 항공 노선 중에서 가장 많은 수요의 비중을 차지하고 있다. 이 노선은 지속적인 성장을 해오

<표 4> 도쿄, 오사카, 나고야, 후쿠오카-제주 전세항공교통량 예측

	도쿄	오사카	나고야	후쿠오카
1989	20,899	45,570	22,028	7,583
1990	20,449	47,572	23,962	0
1991	21,853	46,594	26,532	16,385
1992	21,932	49,361	30,622	15,635
1993	21,250	39,927	25,556	27,339
1994	21,020	39,105	17,344	31,090
1995	19,971	46,598	25,139	494
1996	16,567	41,423	17,390	1,094
1997	20,481	39,586	16,898	24,491
1998	21,188	45,466	23,675	14,259
1999	21,908	47,012	24,480	14,744
2000	22,653	48,610	25,312	15,245
2001	23,424	50,263	26,173	15,763
2002	24,220	51,972	27,063	16,299
2003	25,043	53,739	27,983	16,854
2004	25,895	55,566	28,934	17,427
2005	26,775	57,455	29,918	18,019
2006	27,686	59,408	30,935	18,632
2007	28,627	61,428	31,987	19,265
2008	29,600	63,517	33,074	19,920
2009	30,607	65,676	34,199	20,597
2010	31,647	67,909	35,362	21,298

다가 약간의 수요감소가 있었으나 대체로 지속적인 성장추세를 보이고 있다. 1997년에 약 2,570,609명의 항공교통수요가 발생하였고, 2002년에는 IMF관리체제 이전의 수준인 약 2,639,046명으로 항공교통량이 예측되었다. 그리고 2005년부터는 300만명이 넘는 항공교통수요량이 발생하며 2010년에는 약 420만명의 항공교통량이 발생할 것으로 예측되어진다. 또한 부산-제주간의 항공교통수요량도 계속적인 성장추세를 보이며 성장하여 2002년에는 약 1,002,043명으로 처음으로 100만명을 넘는 항공교통수요량을 발생시킬 것이다. 2010년에는 1997년의 항공교통수요량인 825,928명의 2배가 되는 1,721,696명이 될 것으로 예측하였다. 이외의 광주, 대구, 여수, 진주 등의 도시들도 지속적인 성장추세를 보이며 성장하여 국내 노선의 항공교통량 활성화가 이루어질 것이다.

제주도 방문 항공 여객이 비교적 많은 국제노선은 도쿄-제주, 오사카-제주, 나고야-제주, 후쿠오카-제주 등인데 이들 노선의 수요 현황 및 수요 예측은 앞의 <표4>에 나타나 있다.

Ⅳ. 제주도를 모기지로 하는 전세 항공사 발전 방안

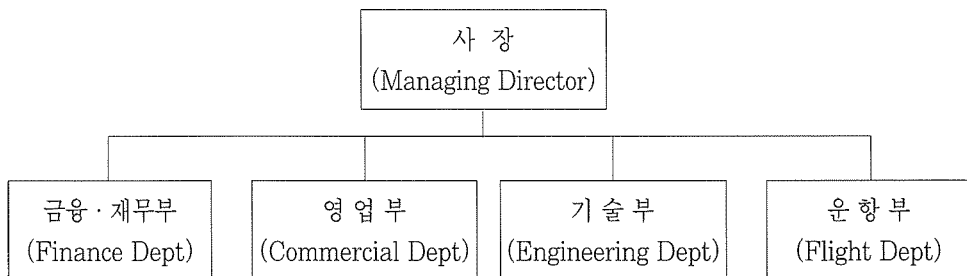
제주도를 모기지로 하는 전세 항공사의 설립은 현재로서는 적지 않은 모험 사업으로 간주할 수밖에 없을 것이다. 그것은 한국에서 전세 전문 항공사의 존재가 전무하며 지방 공항을 모기지로 하는 국제 항공사의 예도 없었기 때문이다. 초기의 위험을 줄이기 위해 본 연구는 기존의 정기항공사가 독립된 전세 전문 자회사를 제주도에 설립하여 운영하는 것이 현실성 있는 방안이라고 제안한다. 이러한 방법의 의해 정기항공사가 이미 확보한 브랜드이미지 및 서비스의 품질과 안전에 대한 신뢰성을 고객들로부터 얻을 수 있으며, 정기항공사가 보유하고 있는 많은 인력과 기체들을 유연하게 활용함으로써 비용을 절감할 수 있다. 비수기 또는 성수기 때의 항공기의 공급측면에서도 정기항공사와의 긴밀한 협조를 통한다면 독립적인 전세 항공사를 설립할 때보다는 기재 공급 면에서 유연성을 가질 수 있고, 모기업이 구매하는 항공유에 대해 모기업의 구매력에 따른 할인 혜택 등 이득을 얻을 수 있다. 또한, 모기업의 인력이나 시설물 공동 이용이 가능하므로 지상처리의 안정성과 효율성을 높일 수 있다. 그러나 이 경우 소수일지라도 전세운항 사업 전용 항공기를 확보하여 운영하는 것이 바람직하다. 전세항공용 항공기는 좌석 밀도를 높이고 서비스에 소요되는 면적을 좌석 배치에 사용함으로써 좌석 당 단위 비용을 줄일 수

있는 이점을 활용하여야 하기 때문이다.

기존의 정기 운송 서비스가 비교적 풍부하게 발달한 제주도 연결 노선에서 전세 항공사가 생존하려면 다음의 두가지 필수요건을 갖추어야한다. 첫째는 가능한 낮은 비용을 유지하여야한다는 점이며, 둘째는 전세항공시장에서 많은 여행 주선업체와의 연결로 전세항공 이용 여행객들에게 전세항공기의 좌석을 많이 판매할 수 있어야 한다는 것이다. 항공기 이용률의 최대화를 통하여 비용 감소를 실현해야 하므로 2시간 거리 내의 단거리 구간에서는 1일 3회 왕복 운항을 하며, 3시간 이상의 비행시간이 소요되는 노선도 하루에 2회 이상 왕복 운항할 수 있도록 스케줄링을 하는 것이 필요하다. 위에서 제시한대로 기존의 정기 운송 항공사의 독립된 자회사로 전세 전문 항공사를 운영하는 경우에는 정기 운송의 수송 분담율을 점차적으로 줄임으로써 전세 항공의 비용 우위 특성을 충분히 활용할 수 있어야 한다.

항공기의 취득방법으로는 운영리스(operating lease)가 가장 좋은 선택으로 보여진다. 그 이유로는 초기 투자 자본의 극소화와 항공기 이용의 효율성 달성에 유리하기 때문이다. 또한, 단기간에 기종변경이 용이하여 초기에 겪을 수 밖에 없는 시행 착오에 의한 손실을 최소화할 수도 있을 것이다. 수 대의 항공기를 운영하는 소형 항공사를 가정할 때 항공사의 조직은 비행편 제공에 필요한 최소한의 조직으로 구성하는 것이 필요한데, <그림 1>과 같은 형태를 제시할 수 있다.

<그림 1> 전세항공사의 최소 조직 구조



운항부(Flight Department)는 항공기의 비행편 운영에 필요한 운항승무원과 객실승무원을 포함하여야 하며, 기술부(Engineering Department)는 항공기 유지, 관리를 책임질 매니저만 고용하고 기술 지원은 아웃소싱에 의존할 수 있다. 영업부(Commercial Department)는 2개 부서로 나누어 운영한다. 한 부서는 여행

주선업자(tour operator)와의 계약에 대한 책임을 맡는 부서이고, 다른 부서는 전반적 영업 활동에 필요한 제반사항을 기획, 실행하는 부서로서의 업무를 수행한다. 금융·재무부(Finance Department)는 부서장과, 한 두 명의 회계원, 면세판매 담당자로 구성하여, 전세항공사의 비용, 수입 및 판매와 관련한 재무 회계 업무를 담당한다. 전세 항공사는 판매 및 광고 등에 인원이 필요하지 않고, 항공기의 유지 보수 및 여객·수하물 처리(handling)와 같은 운영 업무를 외주에 의해서 수행하기 때문에 인원 소요가 적고, 이로 인해 낮은 비용 실현이 가능하게 되는 것이다. (<표5>는 Kanaki(1994)의 연구가 제시한 전세 항공사 운영에 필요한 최소 인원 구성의 예이다.)

〈표 5〉 전세항공사 운영에 필요한 최소 인원

Managing Director							
Engineering Dept		Flight Dept		Commercial Dept		Finance Dept	
Engineer Manager	1	Chief Pilot	1	Commercial Manager	1	Finance Manager	1
		Captains	5	Operation Manager	1	Accountants	2
		First Officers	6	Sales Staff	3	Duty-Free Sales Manager	1
		Cabin Manager	1	Operation Staff	3	<u>Administration</u>	
		Cabin Crew	29	Airline Representatives	5	Secretaries	3
Total Staff = 64 Personnel							

자료원: A. Kanaki, MSc Thesis(1994)

항공기의 기종선택은 각 전세항공기의 운영형태, 노선의 항공교통량 규모 및 분포상의 특성, 항공기의 효율 및 비용, 항공기의 운항거리 및 기타 운항 특성, 취항 예정 공항의 활주로 길이 등을 고려하여 선정해야 할 것이다. 본 연구는 주요 노선의 시간적 공간적 수요 분포에 관한 분석이 누락되어 기종 선정이 불가능했지만, 유럽에서 이루어진 기존 연구를 참고로 하면 제주도 정도의 수요 규모에는 200석 안팎의 기종이 적합할 것으로 보고 있다.(주요 기종의 좌석수 및 운영비용은 <부록 2> 참조)

V. 결 론

한국에서의 전세항공사업은 본격적인 시작도 없었던 불모의 분야라 할 수 있다. 하지만 굴뚝 없는 산업인 관광산업에 대한 정부의 지원 의지가 강력하고 국제적으로도 유망한 산업으로 인식되고 있어 국제 관광산업의 필요 조건인 전세항공산업에 대한 토대를 마련할 시기가 되었다고 볼 수 있다.

한국의 전세항공산업은 초기 산업으로서 독자적인 전세항공사의 설립보다는 기존의 정기항공사의 자회사나 독립 부서를 설립 운영하여 시작함으로써, 위험을 줄이는 것이 효과적이라 본다. 본 연구의 본론에서 논의한 전세 항공사의 조직 구조 및 기종 선정 등을 위해서는 후속 연구가 필요하며, 특히 수요에 대한 공간적 시간적 분포의 특성을 분석하고 예측하는 연구도 계속 이어져야 할 것이다.

(부록 1)

제주도 외국인 국적별입국현황 (1998. 12. 31 현재)

(단위:명)

구분	1993	1994	1995	1996	1997	1998
계	277,359	222,442	241,884	209,253	184,403	223,701
교포	23,891	31,180	20,323	21,610	15,594	18,324
일본	189,535	156,900	152,672	128,529	121,446	117,948
미국	9,299	5,344	3,163	3,800	3,082	5,079
대만	28,668	19,587	29,471	25,778	13,543	8,467
영국	2,564	648	346	254	691	605
중국	-	1,117	2,582	3,944	5,075	15,142
홍콩	16,229	4,294	28,020	18,447	18,191	43,101
기타	7,173	3,372	5,307	6,891	6,781	15,035

자료원 : 제주도청 관광진흥과

(부록 2)

□ Aircraft Operating Statistics- 1997

A/C Type	Number of Seats	Fuel Flight Length(NM)	Aircraft (Gallons Per Hour)	Operating Cost Per Hour
B747-100	410	2,661	3,638	\$ 6,447
B747-400	400	4,988	3,410	\$ 6,859
B747-200/300	369	3,489	3,663	\$ 7,300
B777	291	2,927	2,117	\$ 4,241
DC-10-10	286	1,540	2,287	\$ 5,281
DC-10-40	284	1,921	2,651	\$ 4,746
DC-10-30	272	2,554	2,667	\$ 6,078
A300-600	266	1,228	1,678	\$ 5,237
MD-11	260	3,123	2,462	\$ 6,046
B767-300ER	216	2,217	1,602	\$ 3,558
B757-200	187	1,198	1,050	\$ 2,675
B767-200ER	181	2,184	1,409	\$ 3,348
B727-200	148	720	1,287	\$ 2,504
A320-100/200	148	460	820	\$ 2,177
B737-400	144	414	792	\$ 2,124
MD-80	141	432	933	\$ 2,087
B737-300	131	417	776	\$ 1,918
B737-100/200	112	389	824	\$ 1,904
B737-500	110	420	747	\$ 1,743
DC-9-10	71	381	743	\$ 1,409
DC-9-30	100	385	810	\$ 1,988
DC-9-40	109	388	839	\$ 1,500
F-100	97	383	646	\$ 2,002

자료원 : 미 항공운송협회(ATA)

〔참고문헌〕

國內文獻

- 교통개발연구원, “우리나라 부정기 항공운송산업 발전방향”, 1994
- 유광의, “항공사 경영론”, 백산출판사, 1996
- 홍순길의 4, “항공산업론”, 한국항공대학교 출판부, 1997
- 정승인, “제주도 관광지역의 특성과 관광행태에 관한 연구”, 고려대학교 교육대학원 석사학위논문, 1993
- 장종택, “제주지역 관광산업의 마케팅 문제점 및 개선방안에 관한 연구”, 서강대학교 경영대학원 석사학위논문, 1989
- 임중훈, “제주도 관광개발에 관한 연구”, 동국대학교 행정대학원 석사학위논문, 1993
- 진남근, “제주지역 관광지 개발에 관한 연구”, 건국대학교 행정대학원 석사학위논문, 1991
- 장세화, “국제 관광 진흥에 영향을 미치는 항공정책에 관한 연구”, 경희대학교 경영대학원 석사학위논문, 1984
- 이건우, “해외관광객 유치방안에 관한 연구”, 경희대학교 경영대학원 석사학위논문, 1995
- 유광의, “유럽 전세항공의 경제적 성공과 한국 전세항공의 발전방향”, 항공진흥, 14호, 1997.3, 한국항공진흥협회 통계연보, 제주도청, 1992. 1993. 1994. 1995. 1996. 1997

國外文獻

- M. J. Pearman, “An appraisal of the market for the UK charter airlines, and implication for the business strategy of CALEDONIAN AIRWAYS”, MSc thesis, Cranfield Inst. of Technology, 1988-89
- Reece Andrew, “Development of the Inclusive tour market”, Head of campus service Univ. of Luton, 1997

Doganis. Rigas, *‘Flying off course’*, Routledge, 1991

日本國 總務廳 統計局, 日本統計年鑑, 1998

WTO, Tourism highlights 1999, 1999

PATA. 1997년도 PATA 통계연보, SIC(Strategic Information Center), 1998

APEC Tourism Working Group & World Travel Tourism Council, *‘The Economic Impact of Travel and Tourism Development in the APEC Region’*, 1998