



## 지역경제활성화를 위한 지역과 거점LCC의 전략\*

: 제주항공과 제주도 사례를 중심으로

Regional and Stronghold LCC Strategies for Regional Economic Revitalization : A case of Jeju Air and Jeju Airport

이혜정\*\* · 이완구\*\*\* · 정철\*\*\*\*

Lee, Hye-Jeong · Lee, Wan-Gu · Jeong, Chul

**요약** : 이 연구에서는 지역관광 활성화를 위해 LCC와 지역의 역할 및 관계에 대해 논의하고자 하였다. 지역 관광 활성화를 통한 지역 경제 활성화는 지역 일자리와 재정확보 및 거주민의 삶에 긍정적인 영향을 미치기 때문에 관광과 항공의 융합은 지방과 중앙행정기관들에게도 긍정적으로 인식되어지고 있다. 특히, 항공은 관광 매개 역할로서 주체와 객체를 연결하는 중요한 수단으로서 관광객 유입의 중요한 역할을 한다. 따라서 LCC가 지역관광과의 긍정적 시너지를 위해서 어떻게, 왜 라는 관점에서 접근하고자 하였다. 이를 위해 성공적 사례라고 할 수 있는 제주도와 제주항공을 연구대상으로 하였다. 2019년 10월부터 2020년 9월까지 약 1년간 문헌 및 보도자료 등을 통해 자료를 수집하였다. 연구결과 제주항공의 지역공항 거점화는 교통 운임에 대한 부담을 경감시키고 제주항공을 포함한 인프라 구축의 결과로서 관광객들의 방문 동기를 자극하여 제주도 관광 활성화에 기여하였다. 또한, 이러한 결과에는 제주도의 강점인 아름다운 자연환경이 작용하였다. 따라서 지역과 LCC의 긍정적 시너지를 위해서는 지역의 명확한 관광매력물을 보유하고 있거나 발굴, 육성해야 하는 것으로 나타났다. 따라서 장기적 관점에서 계획과 실행이 필요하며, 지역과 항공사는 서로에 대한 절실한 존재의 이유를 전제로 상생을 위한 확고한 의지와 장치가 요구되어진다.

**핵심어** : 지역공항거점화, 지역관광, 지역일자리창출, 제주도, 제주항공

**ABSTRACT**: This study discussed the roles of, and the relationship between, LCC and regions in revitalizing local tourism. The convergence of tourism and aviation has been positively perceived by local

Received February 01, 2021 Revised April 16, 2021 Accepted May 18, 2021

\* 본 논문은 한국항공경영학회의 2020년 추계학술대회에서 발표된 논문임

This paper was presented at the 2020 Annual Conference of Aviation Management Society of Korea

\*\* 구미대학교 호텔관광항공서비스과 교수. e-mail: proleeda@gumi.ac.kr

Assistant Professor, Department of Hotel & Tourism/Airline Service Department, Gumi College

\*\*\* 템플대학교 경영학과 박사과정. e-mail: suj98349@gmail.com

Ph.D. candidate, Fox School of Business, Temple University

\*\*\*\* 한양대학교 관광학부 교수(교신저자). e-mail: jeong72@hanyang.ac.kr

(Corresponding author) Professor, Department of Tourism, Hanyang University

and central administrative agencies because the revitalization of local economy via revitalization of local tourism influences improving the local jobs, finance, residents' lives. In particular, aviation plays an important role in the influx of tourists because it connects the bridge between the tourism subjects and objects. Therefore, we approached this study with the 'how and why' perspective to explore the positive synergy effect between LCC and local tourism. For this purpose, we selected the successful case of Jeju Island and Jeju Air as a research subject. We applied Yin(2014)'s case study methodology and collected data from the relevant literature and press releases from October 2019 to September 2020. Our results showed that Jeju Air's regional airport base reduced the burden of transportation fares and contributed to vitalizing Jeju Island tourism by stimulating tourists' motivation to visit the island with the establishment of infrastructure. Further, we additionally noticed that the beautiful natural environment, which is one of the strengths of Jeju Island, has an interactive role in our framework; that is, for the positive synergy effect between the region and LCC, it is necessary to possess, discover, and nurture tourist attractions in the region. In conclusion, from a long-term perspective of planning and implementation, the region and airlines are required to have a firm commitment and mechanisms for co-prosperity on the premise of this codependency.

**Key words :** Local airport(Secondary airport), Local tourism, Creating local jobs, Jeju Island, Jeju air

## I. 서 론

관광과 항공의 융합은 지방과 중앙행정기관들의 지속적인 주목 대상이다. 융합에 의한 관광활성화는 지역 경제를 활성화시켜 일자리 창출, 지역민의 삶의 질 향상, 지역 재정확보의 원동력이 되어 궁극적으로 지역 경쟁력을 향상시키기 때문이다(국토교통부, 2019). 지역관광 활성화를 통한 대량 일자리 창출이 가능한 이유는 특화된 지역의 관광산업은 질적 서비스를 바탕으로 고도화된 인간의 노동력을 필요로 하기 때문이다(최락인, 2019). 지역의 관광산업 활성화로 인한 일자리 창출을 위해서는 관광객의 체험에 주목해야 한다. 관광객의 체험은 지리적 공간 차원에서 이루어지므로 매력적인 관광자원과 다양한 숙박 및 편의 시설, 편리한 교통 체계 등의 인프라를 갖추어야 한다(박종돈, 2019). 특히 교통 인프라의 편의성이 높을수록 관광객의 접근 편의성이 고도화되어 인바운드(inbound) 수요 창출에 대

한 효과성이 높아지며 해당 지역의 생산 활동 촉매제가 되어 지역 경제를 활성화시킨다(Kissides, 1996). 또한, 지역 사회간접자본 확충으로 주민 생활 편의와 삶의 질, 균형 있는 지역발전, 지방재정 확보에 기여한다(이연택, 2018). 가령, 밴쿠버는 동계올림픽 개최를 위해 인구 10만 명의 소도시 휘슬러를 설상중목 지역으로 지정하고 밴쿠버와 공항을 잇는 경전철과 밴쿠버와 휘슬러를 연결하는 도로 확장과 개선을 하였다. 이는 약 2시간 이내로 이동시간을 단축시켜 높아진 접근 편의성으로 휘슬러는 세계적인 사계절 휴양지로 급부상하며 연간 약 11억 달러의 관광 수입 기록과 지역 주민들의 삶의 질을 높이고 있다(김미옥, 2017). 사회간접자본으로서 국내 항공운송서비스업의 경우 국내선 수요 감소, KTX의 발달, 교통망의 발달로 인해 어려움을 겪고 있지만 저렴한 요금을 바탕으로 유연한 경영 모델을 가진 LCC는 지속적인 성장을 거듭하고 있다(이상용, 2016). LCC(Low Cost Carrier)의 성장에 따라 관련

연구도 활발히 진행되고 있다. 현재까지 국내 연구의 흐름은 우리나라 LCC 도입 초기에는 LCC 비즈니스 모델에 대한 분석과 공항 활용 등의 국내 응용전략(박시사·이성은, 2006; 서선, 2008; 추교진·정창욱·김영배 2006) 연구가 이루어졌다. 이후 LCC의 성장과 발전에 따라 연구 영역이 확장되어 경영전략, 서비스, 지역경제 활성화 등으로 다양하게 진행되었다. 구체적으로 첫째, LCC 비즈니스 모델에 따른 경영전략에 대한 연구들이 있다. 항공자유화에 따른 국제 LCC 네트워크의 변화와 대응에 따른 국내 LCC 전략(안상욱, 2015; 2016), LCC 비즈니스 모델 특징에 따른 파급효과(한도희·윤문길, 2013), LCC 비즈니스 모델 변화와 경영전략 측면 접근이나 노선 분석에 따른 경쟁력 도출(김상도·김기웅·최건희, 2013; 박종돈, 2019; 이상용, 2016), 특정 LCC의 성공요인에 대한 탐색(권기환·김효정·한영도, 2013), FSC와 LCC의 운영전략 연구 또는 비교연구(김경호·허희영, 2015; 이휘영, 2017) 등이 있다. 둘째, 서비스품질 측면에서의 실증적 연구도 활발히 진행되고 있다(김민수, 2011; 김정숙, 2013). 셋째, LCC가 제주 지역의 관광이나 경제에 미치는 영향에 대한 연구들이 꾸준히 진행되었다(김미정·박인실·정윤지, 2017; 김경호·허희영, 2015; 김중호·문상영, 2014; 김현철·황경수·고태호, 2007).

특히 도서지역은 외부 접근 용이성을 위해 공항과 항만의 역할이 더욱 강조된다. 우리나라는 세계 4위의 다도해 국가이며 유인도서는 472개로 이루어져 있다. 따라서 지역 관점에서는 지역 관광 활성화를 통한 재정 확보, 지역민의 삶의 질 향상과 국가적 차원에서는 국토의 고른 발전, 국토 수호와 자원 확보 측면에서 교통 인프라 구축은 매우 중요하다(심승희, 2013). 우리나라 제주도의 경우 뛰어난 자연환경관광지로 각광받아왔으며 유네스코에 3관왕에 빛나는 곳이다(이진희, 2015). 그러나 해외여행 자유화 등으로

관광객 감소로 인한 침체위기와 FSC(full service carrier)의 특히 지속적인 요금 인상과 운항횟수 축소는 큰 위협요소였다(최병길, 2016). 제주도 방문은 해상과 항공교통을 통해 이루어졌는데 1980년 초 이미 항공교통이 크게 증가하여 2005년에는 90.5% 이용률에 달했기 때문이다. 관광산업 비중이 높은 제주도는 항공 운임과 운항은 사회간접 자본으로서 지역 경제와 직결되는 요인이며 지역민들의 내륙 이동에도 경제적 부담으로 작용하였다(김현철 외, 2007). 이에 제주도는 사회간접자본 역할 강화와 국제자유도시 추진을 위해 지역거점 항공사 필요성에 대한 인식이 높아지며 제주항공이 설립되었다(허희영, 2002; 박시사·이성은, 2006).

제주항공 취항으로 인화된 항공요금은 제주도 관광수요 증가에 탄력을 주었다. 제주도 경제파급 효과는 연 33.43천명, 일 산업별 관광수입은 연 3,804.76백 만 원이 증가로 산출되었다(김현철·황경수·고태호, 2007). 또한, 제주항공을 비롯한 LCC 항공사들의 제주도 취항 전인 2004년부터 취항 후인 2013년 1월까지 분석한 결과 제주노선 편수는 73% 증편되었고 제주공항 도착 이용자수는 57%가 증가하였다(김범수·조강철·진성진·황영웅, 2015). 이처럼 LCC는 지역 간, 도시 간, 지역과 도시 간의 연결에 있어 인바운드 교통정책의 중요 수단으로 자리매김하고 있다. 결과적으로 LCC 비즈니스 모델은 항공기업의 관점에서 항공자유화 등으로 인한 치열한 항공산업 시장에서 업계 우위 선점에 유리하며(한도희·윤문길, 2013), 지역의 관점에서는 사회간접자본의 역할과 지역경제 활성화를 위한 관광매개체로서의 중요도가 높아지고 있다. 이러한 추세에 따라 국제관광 트렌드와 수요 변화에 따라 지역의 관광과 레저단지를 조성하여 관광객에게 좌석을 수출하는 인바운드 전문 항공사인 TCC도 설립되었다(이의경·최진·허희영 2017). 따라서 지역경제 활성화를 위한 교통 편

의성 고도화를 위해 지역이 국내 LCC와 상호보완하며 성장할 수 있는 환경에 대한 연구가 필요한 시점이지만 관련 연구는 매우 부족한 실정이다.

이에 행태적 연구에서 찾을 수 없었던 맥락적 분석과 심층적 탐구를 위해 질적연구의 하나인 사례연구를 진행하고자 한다. 사례연구는 어떻게, 왜 라는 질문과 현제가 강조되며 본질에 심층적으로 접근할 수 있는 특성을 가지고 있다(Yin, 2014). 이러한 특성은 연구문제 설정과 프로토콜(protocol) 개발에 의한 증거자료 수집과 분석결과에 객관성과 신뢰성을 확보하는데 기여할 것이다. 따라서 이 연구의 목적은 지역경제활성화를 위해 지역과 국내 LCC의 지역공항 거점화 전략과 효과를 탐색하는데 있다. 이를 규명하기 위해 첫째, 관광을 구성하는 매체로서 LCC의 비즈니스 모델의 특징을 파악하고 둘째, 지역 관광매력물이 가진 유인성 효과를 논의하고자 한다. 셋째, LCC의 거점화 전략이 지역사회에 미치는 영향관계를 논의하고자 한다. 이후 앞서 논의한 사례들을 바탕으로 제주항공의 제주도 지역공항 거점화를 통해 제주지역경제 활성화에 대한 성공적인 사례를 탐색하고자 한다. 이 연구의 결과를 통해 국내 LCC의 지역공항 거점화에 대한 논의를 제고하고 항공과 관광의 융합으로 인한 지역경제 활성화 연구로서 기여할 것을 기대한다.

## II. 이론적 배경

### 1. LCC 비즈니스모델의 특징

관광주체인 관광객과 관광객체인 관광자원 및 제반 시설에는 이들을 상호연결 하는 중개 역할이 필요하다. 중개 역할을 하는 관광매체는 관광객에게는 관광과 관련된 일련의 서비스를 제공하고 관광 대상지가 되는 지역에는 관광 및 경제 활성화를 가져온다. 관광매체는 시간, 공간, 기

능으로 나뉘는데, 시간으로는 숙박시설과 편의시설이 있다. 공간적으로는 교통기관, 기능적으로는 여행업, 통역안내업, 관광정보 제공 및 광고물이 있다(고계성, 2014; 안대희·신상준·박상민, 2018). 이 연구에서는 연구목적에 따라 공간매체이자 관광교통기관으로서 LCC를 비즈니스 모델로 고찰하고자 한다. LCC는 전략적인 경영을 위해 지역 공항에 집중 취항하여 최대의 비용절감과 생산성을 추구하고 있다(서선, 2008). 우리나라의 경우는 중추공항을 제외한 거점과 일반 공항이 해당 권역별로 중부, 동남, 서남, 제주에 위치하고 있다. 우리나라 공항의 위계는 한국을 대표하는 중추공항, 해당 지역권의 국내선과 중단거리 국제선을 담당하는 거점공항 그리고 지역의 국내선을 운영하는 일반 공항으로 나뉜다(국토교통부, 2019).

LCC는 항공 산업의 발달과 항공자유화를 계기로 회원국 간 국제선 취항 규제가 사라지며 항공자유화 이후 빠르게 성장하고 있다. 특히 여객수송과 규모 측면에서 빠르게 성장하고 있다(Joost & Jaap, 2016). LCC는 유럽의 경우 안착되어진 상태이며, 현재 아시아를 비롯한 우리나라도 예외가 아니다. LCC의 활성화는 교통수단으로서 항공의 대중화와 항공자유화에 따라 촉진되어 최근 저비용항공으로 명칭의 통일화를 보이고 있다. 이는 운영비를 줄여 고객에게 경쟁사보다 낮은 가격을 제시하는 전통적인 항공 사업모델에서 벗어나 새로운 형태의 출현에 대한 인식의 확산 때문이다(허희영·유용재, 2009). 따라서 LCC를 바라보는 관점은 규모의 기준에서 벗어나 사업모델의 관점에서 접근해야 한다(박종돈, 2019). 또한 LCC는 전통적 사업모델 운영방식을 벗어나 변형된 형태로 운영되기도 한다. 사업 모델을 변형하여 하이브리드 LCC로 운영을 시도하여 예측하기 어려운 경영환경에 빠르고 유연하게 대응하기 위해서이다. 가령, 대형 기종 도입, 허브 앤 스포크, 주 공항 이용 및 혼

용, 기내서비스 제공, 동맹체, 라운지 운영 등의 혼용을 의미한다. 그럼에도 단거리와 경쟁이 적은 노선에서 강점을 보이며 모기지 공항 지역 도시의 인구 및 1인당 GRP가 높을수록 긍정적 영향 관계를 갖는 LCC의 전통적 특징을 여전히 드러내고 있다(이상용, 2016).

이러한 운영형태는 일찍이 유럽 저비용 항공사들에 도입되어 사업을 성공적으로 이끌었으며 국내에서도 관련 사례연구들이 수행되었다. 안상욱(2015)은 유럽의 LCC이자 여객운송에서 두각을 나타내는 세계 최대의 항공사인 Ryan air와 Easyjet의 성공 사례를 연구하였다. 유럽 내 LCC의 거점공항과 기존공항의 차이점을 설명하고 항공자유화시대 분위기에 힘입어 성장한 LCC모델이지만 LCC 설립을 억압했던 프랑스 사례를 통해 국가적 차원에서 세계 항공산업 선점 전략을 논의하였다. 박중돈(2019)은 우리나라의 지리적 요건과 시장 규모 협소에 따른 국내 LCC 모델 운영 특징을 연구하였다. 연구에 따르면 우리나라 LCC는 미국과 유럽의 저비용 항공사 모델을 차용하고 있으나 소형, 단일기종을 활용하여 근거리 노선을 주 타겟으로 하고 있다. 또한, LCC는 국내 항공산업의 단계와 LCC 운임에도 긍정적 영향을 미쳐 국내 항공 산업 성숙과 LCC의 비교적 저렴한 운임이 고객층 확대와 내국인 고객의 이용을 강하게 추동시켰다(김선규, 2014; 박중돈, 2019). 특히, LCC는 내국인의 해외수요 증가로 인해 일본과 중국, 동남아 노선 이용 증가에 따라 2013년부터 2017년까지 지속적인 매출 증가와 순이익 1114억원을 달성하여 FSC의 순이익을 앞서는 결과를 나타냈다(김남이, 2018).

반면 김상도 외(2013)는 치열한 경쟁에서 기업의 수익 창출을 위해 Southwest와 Ryanair의 경우 제2차 공항에서 주요 공항으로 거점화하는 추세이며 노선 이동을 통한 수요확장을 목표로 경영 태세전환을 강조하며 국내 LCC들도

수익성 확보 방안으로서 신규노선 개발과 주요 공항 중심의 노선확보를 강조하였다. 최두원(2020)은 국내 LCC인 J항공의 50개의 국제항로의 효율성 분석 결과 부산-후쿠오카, 무안-다낭, 인천-웨이하이와 CCR과 BCC 그리고 규모 효율 측면에서 긍정적 결과를 나타냈으며 인천-비엔티안, 다낭, 후쿠오카가 BCC모형에서는 긍정적 효율성을 나타냈다. 반면 제주-홍콩, 청주-간사이는 낮은 효율성을 나타내어 국제선 항로운영의 시사점을 도출하였다. 최기선·김우제(2018)의 LCC들의 국내선 수익성 관련 연구에서는 Market efficiencies 분석 결과 LCC들은 김포-제주, 김해-제주(에어부산) 노선에서 효율성을 나타내고 있었다. 이와 같은 연구들을 통해 국내선의 경우 KTX 등의 육로 교통수단과 경쟁이 없는 지역에서는 경쟁력을 갖추고 있지만, LCC 특징 상 근거리 중심 노선과 매출 한계를 극복하기 위해 국제선 항로와 주요 공항 출발의 중요성이 점차 강조되고 있음을 알 수 있다.

LCC의 모태인 미국의 Southwest Airlines은 1967년 설립되어 파격적인 경영으로 주목 받으며 성장했다(허희영, 2002). 경영 특징은 세 가지로 분류하면 다음과 같다. 첫째, 최대치의 운영비용 절감이다. 지역 공항에서 단거리 노선을 중심운영, 슬릿 이용시간 단축(25분 이내), 비행 횡수를 증가이다. 또한, 보잉737 단일기종을 선택하여 기장, 정비사 등의 채용, 교육, 정시 운항, 표준화, 관리 비용을 절감했다. 둘째, 서비스의 최소화이다. 기내식 및 물건 유료화, 탑승 수속 간소화, 단일 좌석등급, 좌석 무 배정, 인터넷 예약에 중점을 두었다. 셋째, 일하고 싶은 조직문화 활성화이다. 회사 내 파티 준비를 우선순위에 놓거나 펍에서 격의 없이 임원들과 술을 마시며 이야기를 나눴다. 특히 승무원들의 재미있는 기내방송과 고객에 대한 미담 사례로 유명한데 승무원을 비롯한 자사 직원 채용 시부터 기업 문화 실현이 가능한 인재선발에 중점을 두었다.

또한, 임원들의 현장 지원은 통제가 아닌, 직원들과 현장에서 함께 일하며 효율적 운영의 바탕이 되었다(김민수, 2011; 서선, 2008; Blanchard & Barrett, 2010). 따라서 이 세 가지는 LCC의 본질이라 할 수 있다.

## 2. 지역의 관광매력물과 인프라

관광매력물은 관광객을 유인하는 중요한 요소이다. 관광객이 관광매력물에 대해 느끼는 긍정적인 이미지와 경험은 재방문으로 이어져 해당 관광지 활성화와 지역 경제 발전에 중요한 영향을 미치기 때문이다(Shakely, 1999). 관광매력물은 자원 특성에 따라서 자연중심형, 문화중심형, 인공중심형으로 분류된다. 전통적 관점에서의 관광매력물은 자연과 문화 중심형이지만, 복합산업단지를 포함한 인공중심형 역시 관광객과 비즈니스를 위한 관광을 촉진하는 역할을 한다(고계성, 2006). 자연중심형은 해당 지역이 원천적으로 보유한 자연환경으로서 기후, 지형 조건에 따라 결합, 활용되어 관광객의 동기를 자극하는 결정적 역할을 한다. 자연중심형은 생태관광과는 의미가 다른데, 생태관광은 관광에 의해 자연체계를 강화, 유지하려는데 그 목적이 있다(이연택, 1994). 문화중심형은 문화유적, 종교사찰 등에서 점차 정주형 관광까지 범위가 확대되고 있다. 인공중심형은 인위적인 관람시설 및 이용시설을 뜻하며 접근성이 편리한 입지라는 특징을 가지고 있다(고계성, 2006).

관광매력물과 연계된 부대시설 및 서비스는 관광대상지를 구성하며(Leiper, 1995), 관광대상지는 크게 세 가지 형태로 분류할 수 있다. 먼저 사회적 가치 기준에 따라 생태, 공정, 자원봉사, 공유여행 등 총 4가지로 나눌 수 있다. 관광객의 관심 측면에서는 자연, 역사문화, 음식, 엔터테인먼트, 스포츠, 쇼핑, 산업, 교육, 모험여행 등 총 9가지 여행 형태로 분류할 수 있다(이연

택, 2018). 관광정책의 실효성에 따라서는 관광자원, 관광상품, 관광콘텐츠로 나눌 수 있는데 관광상품과 관광콘텐츠는 서로의 의미와 개념정립이 명확하지 않고 중첩되어 사용되어지고 있다(이훈·황영주, 2017). 먼저 관광상품에 대한 학자들의 정의를 살펴보면 다음과 같다. Middleton(1996)은 관광자가 집에서 출발해 다시 돌아오는 시간까지의 경험이며, 관광지 매력, 시설, 접근성이 어우러진 결합물이라고 하였다. 김사현(2001)은 관광재와 공급으로 구분하였으며 관광상품에서 관광매력을 중요하게 손꼽고 있다. 신도길·박성규·노윤구(2012)은 관광자의 관광 욕구 충족을 위한 유 무형의 재화와 서비스로서 다중 상품의 결합이며, 관광객은 관광상품 이용에 대해 시간, 경제, 환경적 측면에서 비용을 지불하므로, 관광상품은 관광객에게는 경제적 효용성을, 관광기업에게는 이윤극대화라는 양극의 성질을 가지고 있다고 정의하였다.

이처럼 다양한 정의를 가지고 있지만 관광상품이 가진 공통적 속성으로 관광매력물이 포함되어 있다는 것을 알 수 있다. 결론적으로 관광매력물은 단일 단위, 소규모, 한정된 지역을 특징으로 하고 있으며, 이러한 특징을 바탕으로 점차 다양한 요인으로 구성된 관광목적지로 진화하여 지역의 시설 발전 및 경제적 이익을 가져오는 효과가 있다(오상훈·고미영·강성일·양필수, 2008). 따라서 지역 관광과 항공 교통의 연계, 지속적인 관광매력물 발굴과 관리 및 활성화, 관광 매력물 간의 군집화로 인한 관광의 편리성, 관광 산업에 대한 혜택, 매력 있는 공항을 만드는 노력은 매우 중요하다(Costa & Almeida, 2018). 관광을 구성하는 객체로서 지역관광을 위한 다양한 인프라는 관광목적지로서의 유입을 촉진시킨다. 지역 주민에게는 일상과 휴식의 공간으로서 삶의 질을 높이고 관광객에게는 오락과 지역 문화체험 요소로 작용하기 때문이다(Min, 2005). 외부 관광객의 지역관광 체험을 위한 이동은 세 가지

로 나뉘는데 육상, 해상, 항공교통으로 분류되고, 관광 및 사회간접자본 시설로서 국가 및 지역 경제를 활성화 시킨다(이연택, 2018).

따라서 지역 관광 활성화를 위해 원활한 교통수단은 필연적이며, LCC의 본질은 합리적인 비용과 단거리에 집중하는 것이기 때문에 지역공항 취항은 지역과 LCC에게 상호보완적이다(서창배, 2014). 구체적인 효과로는 지역의 숙박, 운송, 음식, 쇼핑 등 관광지 개발에 따른 직접 효과뿐만 아니라 관광 전문 인력 육성, 지방의 인구유입, 지방자치단체의 재정증가 등 간접적인 효과를 창출하기 때문이다(Fischer & Kamerschen, 2003). 허희영(2002)의 제주도 거점 LCC 설립 타당성 연구에 따르면 사회간접자본으로서 지역거점 LCC 설립은 지역사회의 직간접 공헌을 강조하였다. 또한, 여타 지역과의 비교를 통해 제주도를 중심으로 민간경영 주도 운영이 요금의 약 25~30%의 감소시키고 해당 LCC는 약 5년 내외를 기점으로 수익창출의 가능성을 도출하였다. 김미정 외(2017)는 LCC들의 좌석공급 증가로 인한 제주도 관광산업 활성화를 연구하였으며 LCC의 안전성과 정시성 확보를 위해 신공항의 필요성을 도출하였다. 허희영(2007)은 글로벌 시대에 국내 관광 활성화를 위해 관광과 항공의 협력을 강조하였다. 송기한·김제철(2012)은 관광산업 확대에 따른 지방 공항 활성화 방안으로 관광과 항공교통의 융복합을 정책 방안을 제시 하였다. 현재 융복합을 통한 지역 관광 활성화가능성에 대한 인식이 높아지고 있으며 2019년에는 문화체육관광부와 국토교통부가 주체가 되어 관광·항공을 위한 포럼이 서울에서 개최되기도 하였다.

### 3. LCC 거점화 전략과 지역사회 영향관계

거점이론은 성장거점이론에 기반하는데 성장거점이론은 규모가 크고 성장 가능성이 높은 곳

을 발전시킨다는 Perroux의 성장극(growth pole)이론에 지리적 공간이 추가된 개념이다(최승담·조광익, 1997). 성장거점이론은 효율성을 최우선으로 추구하기 때문에 발전 가능성이 높은 지역을 선택하여 집중 투자하는 방식이다. 이 전략은 단기적으로는 성장거점을 빠르게 발전시켜 수익을 얻고 장기적으로는 거점지역이 발전되며 파생되는 이익을 주변지로 파급시키는 것이다. 이러한 속성에 따라 성장거점중심지는 지역개발의 경우 해당 지역의 중심도시일 가능성이 높다. 그 이유는 첫째, 개발을 위한 혁신의 기저에는 과학기술이 필수적이므로 수용 제반요건을 충족하기 때문이다. 둘째, 충분한 인구밀집을 토대로 대규모의 공공 투자 실현이 용이하기 때문이다. 중심지의 발달은 결과적으로 낙후지역의 인구를 도심에 수용하여 타 지역으로의 인구유출을 방지할 수 있다. 셋째, 지역경제 성장과 촉진을 위한 기업유치와 육성을 목표로 산업집적 효과성을 최대화 할 수 있기 때문이다(최승담·조광익, 1997; 김남조, 2004).

따라서 거점지역개발과 제반시설 투자의 긍정적 효과는 다음과 같다. 관광자의 이용 편의와 방문 동기를 높여 수익 극대화, 주변지로의 파급효과, 지역의 고른 경제발전, 지역민의 정주여건 개선을 통한 삶의 질 향상이다(김남조, 2004; 김사영, 1996; 허희영, 2002). 반면, 성장거점 전략은 효율성을 중시하는 하향식(top-down) 불균형성장이론에 따라 관광분야에서 다음과 같은 문제들을 예상할 수 있다. 첫째, 경기변화에 민감하고 노동집약적이므로 규모의 경제가 일으키는 극화현상이 어려울 수 있다. 둘째, 지역 내 중소기업들이 역류효과로 인해 경영에 어려움을 겪을 수 있다. 셋째, 지역거점 산업이 지역에 직, 간접 투자로 호혜적인 관계 유지를 하지 않을 경우이다. 마지막으로 지역민과의 갈등이다. 위의 일들을 경험하는 지역민들의 불만이나 환경오염으로 인해 삶의 질 하락의 우려가 있다(김남조,

2004; 최승담·조광익, 1997).

거점개발의 대표적 방식은 꿀항아리(Honey-Pot)와 허브 앤 스포크 방식이 있다. 꿀항아리 개발은 한 지역으로 집중된 관광수요를 주변 관광지 개발 유도를 통해 편중을 막는 방법이다. 반대로 허브 앤 스포크 개발은 한 지역으로 편중시켜 바퀴살처럼 주변 지역으로 파급이 목적이며 국내 관광과 항공·물류에서 다수 적용되는 개발 방식이다. 가령, 관광권역개발과 관광벨트개발 계획(김남조, 2004), 국내 여객과 물류의 지역 공항 경쟁력 강화(김용정, 2014; 박용화·김성영·김중엽, 2006), 항공산업 클러스트 조성에 관한 연구들에 적용되고 있다(김영표, 2013; 박선경·홍석진·김천수, 2011).

항공 관련 연구로는 국내 LCC 모델에 관한 연구(서선, 2008; 서창배 2014), 국내 LCC와 지역관광에 관한 연구(김미정 외, 2017; 고태호·강정미·임정현, 2011), FSC의 경영전략(이휘영, 2017), 해외 LCC사례 연구(안상욱, 2015; 2016)등 다양한 실증적 연구들이 수행되었다. 결론적으로 거점화의 핵심전략은 중심지를 거점으로 자원개발이 이루어지므로 거점화 지역은 상대적으로 매력도와 개발 잠재력이 높은 곳이다(김남조, 2004; 오상훈, 1999). 박추환·정영근(2011)의 다지역산업연관분석(MRIO)에 따르면 지역경제 활성화를 위해 관광 매력도가 높고 관광산업이 우세한 제주도와 강원도의 경우 국제수요측면에서 여객수요의 높은 성장가능성이 주목되며 타 지역의 경우 물류중심의 전략을 도출하였다. 따라서 LCC의 거점화가 이루어지는 지역은 뛰어난 관광매력물을 보유하고 있거나 개발 잠재력이 높은 곳으로서 국내뿐만 아니라 외래 관광객 수요에 흡인력을 갖춘 곳으로 예상할 수 있다. 이때 해당 지역의 항공사는 지역기업이자 이미지를 대표하는 관광매체로서 해당 지역의 지리적 공간을 연계 할뿐만 아니라 사회간접자본으로서의 역할을 수행 한다. 이에 이 연구

에서 거점 LCC의 의미는 초기 설립을 해당 지역에서 시작하였거나 본사를 두고 있는 LCC로 조작적 정의를 시도하였다.

### Ⅲ. 조사설계 및 연구방법

#### 1. 연구의 설계와 분석

이 연구의 목적과 실증적 분석을 위해서 질적 연구로서 Yin(2014)의 사례연구를 실시하였다. 사례연구는 실증주의에 기반 한 양적연구의 실효성에 한계를 느끼고 행태주의적 연구방법을 극복하고자 시도한 질적 연구 방법들 중 하나이다. 따라서 사례연구는 복잡하고 다양한 사회 현상과 이를 구성하는 사람들의 사고와 인식에 대해 규명하고자 하는 속성을 가지고 있다. 사례연구는 어떻게, 왜? 라는 질문에 대한 응답으로서 연구하려는 현상의 상황과 맥락이 어떻게 발생했는가를 연구하기에 적절하며 현재 사건을 강조하기에 적절하다(Yin, 2014). 이 연구는 Yin의 사례연구에서 매우 중요한 실증적 분석을 위한 논리적 과정 전개를 위해 증거수집 준비 단계에서 연구 계획안(protocol)과 데이터베이스를 구축하였다. 이는 다양한 자료 수집방법으로서 문헌, 간행물, 기록자료 등을 활용하여 연구문제와 분석 단위를 제시하기 위함이다(이연택·오은비, 2016). 분석 단위는 LCC, 관광매력물, 관광상품, 섬관광, LCC 운영형태와 특징이며 증거분석을 토대로 연구문제를 수행하여 신뢰성과 일관성을 확보하고자 하였다. 연구목적에 따른 연구문제는 LCC의 지역공항 거점화는 지역 접근성을 고도화 시켜 관광객 유입 촉진과 지역경제 활성화에 기여할 것이다 로 설정하고 분석을 위한 연구명제는 다음과 같다.

연구명제 1. 지역공항 거점 항공사는 어떠한

비즈니스 모델 형태를 나타내는가?

연구문제 2. 거점 항공사와의 시너지를 위해 지역은 어떠한 관광매력물을 보유하고 있는가?

연구문제 3-1. 성공적인 LCC의 지역공항 거점화는 지역과 어떠한 과정을 거치며 변화하였는가?

연구문제 3-2. LCC의 지역공항 거점화는 지역 접근성을 높여 직간접적으로 지역경제 활성화에 기여하는가?

## 2. 사례선정과 자료수집

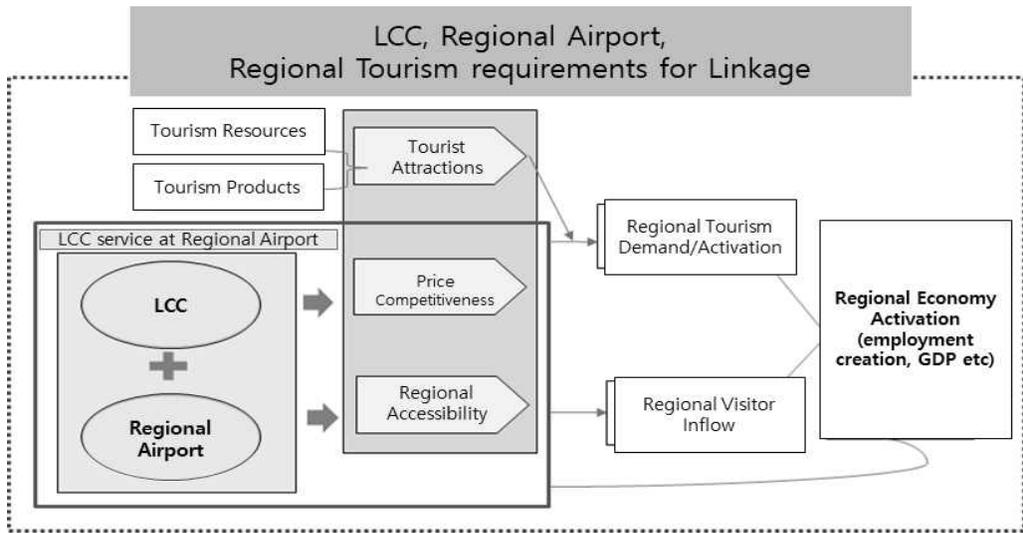
이 연구에서는 사례연구를 위해 선정되는 단일사례의 특징에 주목하였다. 사례로 선정되기 위해서는 유의미, 극단적, 보기 드물며, 종단적 특징을 보여야 한다. 사례연구의 목적은 이론의 확장과 일반화, 이론개발, 행태적 연구에서 찾을 수 없었던 맥락적 분석의 가능성, 현상에 대한 깊은 통찰에 그 의미가 있다. 따라서 사례 선정은 매우 중요한 초기 작업이며 적절한 사례 선정은 대표성과 정당성을 부여받는다(심원섭, 2010). 이와 같은 사례연구 선정의 특징에 따라, 이 연구는 제주항공의 제주도 지역공항 거점화 사례를 선정하였다. 현재 우리나라는 지역관광과 항공의 융합과 관련하여 사회적, 정책적으로 크게 이슈화되고 관심이 모아지고 있으며 관련한 포럼이나 기사들이 보도되고 있다. 또한, 우리나라는 지방분권화 이후 지방의 재정 확대를 위한 지역 경제 활성화는 중대한 사안으로서 이를 위해 지역 중점산업지원, 기업유치, 지역의 관광매력물을 기반으로 관광 활성화 등을 통해 일자리 창출을 위해 노력하고 있다(김태현·박숙진, 2011). 관광매체인 항공의 역할은 국내외 방문자들의 지역 접근성을 높이고, 지역의 관광매력물은 관광자의 관광동기를 불러일으키는 중요한 요인으로 판단하였기 때문에 그 특징들을 잘 보여주고 있는 제

주항공과 제주도 지역공항 거점화 사례를 채택하였다.

구체적으로 서술하면 다음과 같다. 제주항공은 국내 세 번째 민간 출자 항공사로서, 지역공항인 제주국제공항을 거점공항으로 시작하여 마침내 증시 상장까지 하는 등 급속한 성장을 이루었으나 신생 항공사이자 노선의 제약에 따른 LCC로서의 취약점을 가지고 있었다. 제주도의 경우는, 유네스코로부터 자연환경과 관련한 3관왕을 차지하는 등 뛰어난 관광매력물을 보유하고 있기 때문에 관광지로서의 매력도는 높았으나 지속적인 관광객 감소와 접근성 하락에 따라 침체 위기에 있었다. 따라서 LCC의 지역공항 거점화가 지역관광 활성화와 일자리 창출에 미치는 영향관계를 알 수 있는 가장 적합한 국내 사례로 판단하여 선정하였다. 연구기간은 2019년 10월부터 2020년 9월까지 진행되었으며 자료 수집은 학술지, 공공기관 자료, 언론보도자료, 항공사자료 등을 통해 이루어졌다.

## 3. 연구의 타당성과 신뢰성

Yin(2014)은 사례연구로서의 신뢰를 확보하기 위해서 타당도와 신뢰도의 중요성을 강조하고 있다. 이를 위해 이 연구에서는 연구계획안(protocol)의 올바른 작성과 활용 그리고 데이터베이스 구축의 일관성을 통해 연구문제와 명제를 도출함으로써 증명하고자 하였다(이연택·오은비, 2016). 외적 타당도는 일반화의 가능성을 의미한다. 단일사례의 경우는 일반화의 약점이 우려되지만 이론 활용과 선행연구에 의해 검증되어진 방법론 사용으로 이를 극복하고자 하였다. 내적 타당도의 충족을 위해 현상을 설명(explanation)하고 인과적 관계를 밝히고자 이론에 근거한 설명 시도와 모형을 제시하였다. 연구의 명확성과 진실성 강화를 위해 연구모형을 설정하여 자료수집에 있어 연구자가 예측 하였던



〈Figure 1〉 Research model

현상에 대한 설명적 사례연구로서 인과적 연결의 논리적 검증을 시도하였다. 이러한 과정을 통해 어떻게, 왜에 대한 보다 명확한 논리적 제시를 통해 연구를 평가할 수 있었다.

#### IV. 거점화 과정에 대한 제주 사례분석

##### 1. 제주항공의 비즈니스 모델 특징

연구문제 1. 지역공항 거점 항공사는 어떠한 비즈니스 모델 형태를 나타내는가?

제주항공의 설립은 국내선 항공요금 동결이라는 시장 반응을 가져왔으며, 예매에 따른 항공요금 할인과 출발 일에 가까울수록 요금 할인율이 떨어지는 얼리버드 요금과 국내선 편도 1만원 항공티켓을 판매하는 등 전형적인 LCC모델의 특징을 보여주었다(전범주, 2015). 이러한 제주항공의 LCC 비즈니스 모델이 가진 운영전략의 특징은 다음과 같다.

첫째, 가격과 비용절감을 위한 합리적 운영을 위한 단거리 노선 중심과 비행 횟수 증편이다. 제주항공은 2006년 설립 초기 김포-제주 구간을 6월 한 달 하루 10회, 7월은 김포-김해, 8월은 김포-양양, 10월은 제주-김해 노선까지 확대하여 운항횟수를 하루 평균 50회를 계획하였다(천수연, 2006). 설립 초기 제주항공은 금~일 편도 기준으로 5만 9100원 책정하여 기존 항공사의 운임에 비해 약 30%가량 저렴하게 책정하였다. 제주-부산 노선의 경우에는 70% 정도로 주중 3만9400원, 주말 4만5800원으로 책정하였다. 또한, 이벤트 가격으로 40% 까지 3만 5,500원인 한시적 할인 항공권을 고객들에게 제시하였다(류시훈, 2006). 항공기의 경우 단일 항공기인 737기종을 운영하여 부품의 효율성을 높이고 운항과 정비의 최소화를 지향했다. 또한, 단거리 운항으로 교대근무 인원 축소가 가능해져서 비행기 한 대당 필요한 약 100명의 인력을 48명으로 최대한 감축시켰으며 정비인력은 경력이 풍부한 인력을 채용하되 타 항공사와 비교하여 약 70% 정도의 지급을 제한하였다. 이에 대한 보상의 의미로 기장의 경우 정년을 60세에서

3년, 정비사의 경우 55세 정년을 5년 더 연장하기로 약속하였다(천수연, 2006).

둘째, 기내서비스 등의 비용 최소화를 통해 기존 FSC와 비교하여 약 30%까지 할인된 가격으로 항공권을 판매 하였다. 김포-제주 노선의 경우, 생수를 제외하고 기내식과 물건, 단일 좌석등급, 특별 좌석 등 판매 가능한 것 들은 모두 유료로 제공한다. 제주항공의 온라인 마케팅은 관광 트렌드를 창출하였다. 사업 초기 대형여행사를 통한 영업 대안이었던 온라인 항공권 구매와 이를 통한 개인여행을 높이기 위한 다양한 마케팅을 진행하였다. 제주항공 이용객을 위한 해외라운지 운영은 괌과 타이완의 경우 단체 관광객 여행에서 개별 자유여행으로 트렌드를 바꾸는 계기가 되었다. 괌 관광청의 통계에 따르면 패키지여행은 2012년 61%에서 2020년 5월 말에는 21%로 큰 폭의 하락세를 보였다(여현우, 2015). 셋째, 일하고 싶은 조직문화를 위해 앞장섰다. 국내 최초로 2018년에는 기내에서 객실 승무원들의 헤어스타일 자유화, 손톱 네일아트, 안경 착용을 허용하였다. 이러한 근무환경 개선은 애사심에도 영향을 미쳤을 것으로 예상되며, 이러한 점들은 LCC의 모태인 사우스웨스트 항공의 특징인 최대치의 운영비용의 절감, 서비스 최소화, 일하고 싶은 조직문화라는 장점과도 공통점을 가지고 있다.

셋째, 제주항공은 현재 하이브리드 형태로 변화하여 우리나라 중추공항인 인천공항을 혼용하고 있는 형태이며 동맹체와 라운지 운영으로 고객 이용 편의성 극대화를 노력하고 있다(제주항공, 2021a). 가령, 동남아 LCC들과 항공동맹체인 벨류얼라이언스의 창립멤버로서 연결 편에 발권, 수하물 연계 서비스 제공 시스템을 갖추고 있다(제주항공, 2021b). 또한 리프레시 포인트 마일리지 제도를 통해 항공 운임 기준 5%를 적립하고 가족, 친구에게도 포인트 양도와 합산을 가능하게 하여 항공권 구매 혜택을 주고 있다(제

주항공, 2021c). 이처럼 제주항공은 초기 전형적인 LCC 비즈니스 모델 형태로서 운영되었으며 현재는 LCC만이 구현할 수 있는 유연한 운영 형태를 도입하여 하이브리드 형태로 운영전략을 통해 이윤을 추구하고 있다. 반면 운임, 기내서비스, 조직문화에 있어서는 LCC의 비즈니스 모델의 기본 형태를 유지하고 있다.

## 2. 제주도의 관광매력물

연구문제 2. 거점 항공사와의 시너지를 위해 지역은 어떠한 관광매력물을 보유하고 있는가?

관광자원은 독특한 매력성과 편리한 접근성을 갖추어야 한다. 섬 관광자원은 전형적인 자연 중심형 관광목적지로서 내륙과 차별화된 매력으로 사람들의 관광동기를 자극한다(고계성, 2006; 변수녀, 2009; 오상훈·임하순·고계성, 2005; 하경희, 2017; Hall, 2010:). 제주도 방문 관광객 실태조사에 따르면 내국인 관광객들의 제주도 관광 선택 이유는 자연 중심형 자원의 특성과 매체를 통해 유명해진 핫 플레이스, 숙박 및 이동 편의성을 갖춘 인프라를 손꼽고 있다. 특히 바닷가, 이국적인 자연, 맑은 공기, 자연이 주는 힐링 등으로 제주도의 자연환경이 가진 특별함을 언급하였다(제주관광공사, 2020a). 이처럼 제주도는 내국인들에게 해외여행 대체지, 청정한 자연환경이라는 이유로 관광목적지 선택의 각1위와 2위를 차지하고 있다. 또한, 향후 1년 간 제주 여행 계획에 대한 응답은 제주도의 특색있는 자연환경을 즐길 수 있는 봄과 가을을 집중되어 있었다. 이와 같은 답변들을 통해 제주도의 아름다운 자연환경이 관광매력물로 작용하여 관광동기를 불러일으키는 요소임을 예측할 수 있다(제주관광공사, 2020c).

제주도 방문 경험에 있는 외국인 관광객들의

설문에서도 제주도의 자연 경관 위주의 관광지를 방문했으며, 차후 재방문과 타인 추천 의향이 높았다(제주관광공사, 2020a). 이처럼 제주도의 자연환경과 관련된 관광상품은 내국인을 비롯해 중국, 대만, 말레이시아 등의 외국인 관광객들의 관광 목적지 선택 동기로 작용하고 있다. 제주도는 관광지 활성화를 지역경제의 핵심 요소로 인식하고 한, 중, 일 관광객의 쇼핑행동 비교 연구 등도 진행하고 있다(오상훈 외, 2008). 이처럼 LCC의 출현은 도서지역 특유의 매력적 자연환경과 문화를 바탕으로 제주도관광상품 활성화와 국내 수요를 견고하게 만드는 데 기여하였다. 가령, 제주 올레길 관광상품은 2007년 개장하여 급속히 관광객 숫자를 증가시키며 우리나라 전 지역에 도보관광상품 붐을 일으켰다. 제주올레길을 주로 이용한 관광객은 서울, 경기, 경상도, 인천 등 타 지역 거주자들이 대부분이었다(제주관광공사, 2010).

이러한 추세는 사드여파로 제주도를 방문하는 중국인 관광객은 88% 급감했으나, 내국인 관광객들에 의해 무난하게 빈자리를 채우며 2017년 제주도 관광객 1000 만명 돌파는 전년 대비 보름 정도 늦어졌을 뿐이다(김영현, 2017). 또한, 제주도의 자연환경은 청정지역의 이미지를 확고히 형성해 나아가고 있다. 2020년 코로나19로 인해 외국 여행이 어려워지자 8월 광복절 연휴에는 22만 명의 내국인 관광객들이 제주도로 여행을 떠난 결과를 통해 입증되었다. 이는 2019년 같은 기간과 비교하여 약 2만 명이 증가했으며 하루 평균 4000 명 정도 늘어난 수치이다(오재용, 2020). 앞서 내국인 대상 설문 결과를 증명하듯이 코로나19로 인해 국외 관광이 어려워지자 대체지로서 제주도가 보유한 이국적인 면모와 청정한 자연환경이라는 관광매력물과 관광상품들이 국내 관광객들의 방문 동기를 강력하게 유발시킨 것으로 예측되어진다.

### 3. LCC의 지역공항 거점화와 지역사회 영향관계

연구문제 3-1. 성공적인 LCC의 지역공항 거점화는 지역과 어떠한 과정을 거치며 변화하였는가?

제주항공의 설립은 국내 두 곳의 FSC에 이어 탄생한 세 번째 정기민간 항공사의 출현이자 항공사 설립의 춘추전국 시대를 알리는 첫 신호탄이었다(김효정, 2015). 제주항공은 2005년 1월 애경그룹이 100억, 제주도가 50억 총 150억 원을 출자하여 2005년 8월 25일 사업 면허와 노선개설면허를 취득하였다(장우정, 2016). 제주항공의 설립 배경에는 제주도와 애경그룹의 노력이 있었다. 제주도의 경우 섬 특성에 따라 지역 접근성 고도화와 관광 침체 극복이 주요 과제였다. 제주도는 국내 두 곳의 FSC가 매년 항공요금을 인상시켜 2001년 3월 기준 96년도와 비교해 83.3% 인상률을 보였다. 이로 인해 제주도는 관광수요 감소와 경제상황 악화 우려와 제주도민들의 육지이동 요금 증가로 인한 도민들의 불만이 매우 높아져 있었다. 또한, 제주도는 88년 서울올림픽 이후 세계여행자유화와 90년대 국민소득의 증대로 인한 해외여행의 증가 때문에 점차 지역 관광침체에 고전하고 있었다. 따라서 지역항공사의 필요성은 도와 도민 차원에서도 공감대 형성은 되었으나 관광 침체시기의 제주도에 선뜻 나서는 항공사가 없었기에 제주도는 제주도가 고향인 애경그룹 창업주를 설득하여 공동설립을 제안하여 현재의 제주항공이 설립되었다(안상욱, 2015, 2016).

제주항공의 성공적인 안착을 위해 애경그룹 측에서도 남다른 의지와 노력이 있었다. 첫째, LCC 모델을 통해 장기적 관점에서 접근하였다. 초기 제주도가 제안했던 부 정기 형태가 아닌 정기적 운영과 세계적 트렌드인 저 비용 항공사 모

델로 전환하였다. 둘째, 설립 이후 5년 연속 적자를 예상하고 지속적인 투자를 하였다. 유가, 환율, 경기침체의 대외적 어려움과 동종 산업분야의 후발 LCC들과의 경쟁은 지속적인 적자를 가져왔다. 이를 돌파하고자 2010년까지 8차례 이상의 유상증자를 통해 1,100억 원의 자금을 제주항공에 투입하고 신 기종 항공기 추가, 국제선 취항 등의 노력을 기울인 끝에 흑자로 전환할 수 있었다. 셋째, 인재배치에 힘썼다. 주요 인재들을 제주항공의 영업, 안전, 재무에 투입하여 회사가 빠르게 안정권에 진입될 수 있도록 노력하였다(장우정, 2016). 이처럼 제주도와 제주항공 상호필요와 상호보완으로 설립된 제주항공의 거점화 이후 제주도 관광객은 빠르게 증가했다.

제주항공 설립에 따른 제주도 거점화 이후 2005년 연간 관광객 500만명, 외국인 관광객 22만 명에서 10년 후에 각 2배와 7배로 가파르게 상승하였다(김미정 외, 2017). 2009년 이후에는 LCC의 출현으로 관광공급의 증가로 재도약의 길로 접어들 수 있었다. 관광상품 비용에 포함되는 접근비용의 하락은 내외국인 관광객의 증가를 일으켜 2008년부터 2013년까지 5년간 내국인은 61%(323만 명), 외국인은 331%(179만 명)로서 무려 86%의 증가율을 나타냈다. 특히 중국의 경제성장에 따른 중국인들의 제주도 관광은 지속적 성장에 큰 영향을 미쳤다(최병길, 2014). 2008년부터 2017년까지 약 10년 동안 국내선의 경우 연 평균 10%의 성장을 이루어왔다. 국제선의 경우 연 평균 12.5%의 성장을 보이고 있으며 65.5%가 중국과 일본인 승객들로서 근거리 국가 간의 관광 및 여객 수요가 활발히 일어나고 있음을 알 수 있다(박재희, 2018).

반면, 지역과 LCC 간의 지속 발전을 위해 '협력적 관계 노력'이 도출 되었다. 이들은 협력적인 관계를 유지하며 발전하여 마침내 증시 상장까지 하였지만 지속적인 갈등상황을 경험해왔다. 상장

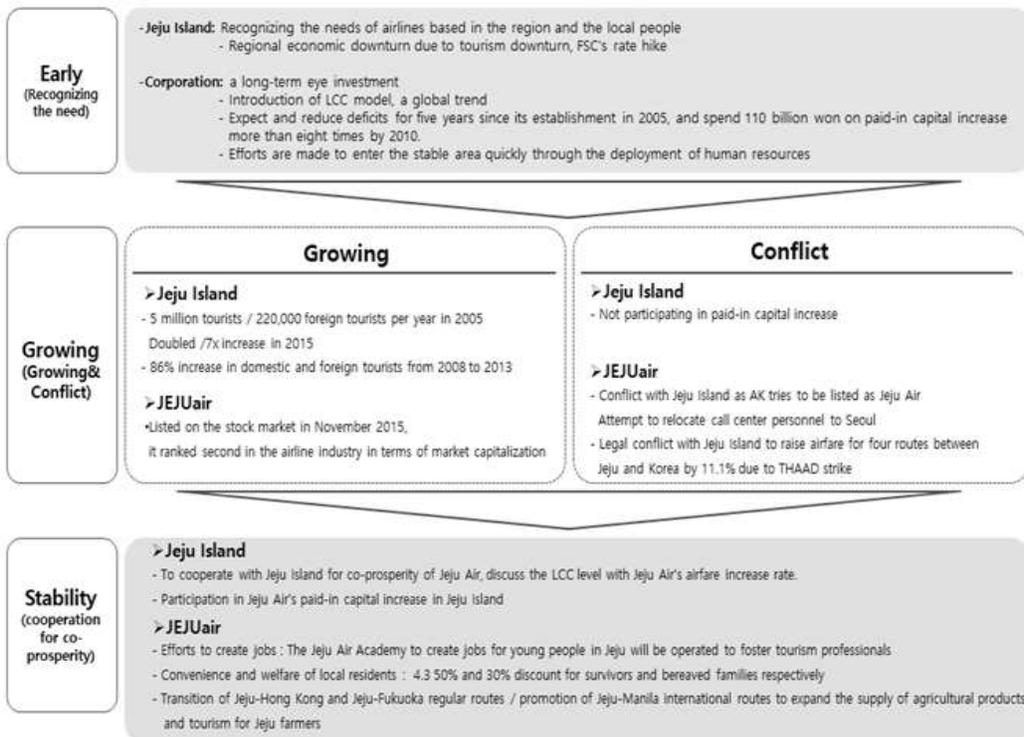
시 기업의 이름을 AK제주항공으로 상장하려 했으나 제주도의 반대로 AK를 삭제하고 제주항공으로 상장하였다(좌승훈, 2017). 제주항공은 제주공항거점 항공사로 출발하였으나 홈페이지에는 김포와 인천 공항을 주요 거점으로 운영하고 있다고 표기하고 있다(제주항공, 2021a). 또한 국내 LCC들의 국제여객의 증가로 국제선 분담금은 지속적인 증가추세이다. 2014년 11.5%에서 2017년 26.4%로 폭발적 상승을 나타냈지만 국내 여객은 제주가 -2.5% 하락 지표를 나타냈다(김동규, 2019). 본사지역의 일자리 창출 측면에서도 갈등이 있었다. 제주항공은 인력난에 따른 서비스 품질 저하를 이유로 서울 이전을 피하였으나, 당시 제주도는 2017년 콜센터 인력 52명 중 제주도 출신 인력은 47명으로서 지역 일자리 감소를 이유로 크게 반발하였다(장지현, 2017). 사회간접자본으로서 관광객뿐만 아니라 지역민의 편의성의 저하 측면에서도 큰 갈등이 있었다. 예를 들어 사드 영향으로 인해 중국인 관광객의 급격한 감소로 타격을 입자 제주항공은 제주-국내선 4개 노선의 항공료를 11.1% 인상하여 제주도와 법정 다툼으로까지 이어졌다. 이는 제주도 거주민들에게는 교통 수단이용의 불편함과 관광객에게는 접근성을 떨어뜨리는 요인으로 작용하기 때문이다. 반면, 제주항공은 타 항공사들의 인상에도 불구하고 유예해 왔지만 더 이상 어렵다는 이유로 제주도와 대립각을 이루었다(박성우, 2017).

이러한 갈등상황을 타개하고자 양측은 상생을 위해 노력하고 있다(고태호·임정현, 2012). 제주항공은 제주도민의 편의 및 복지, 지역민 일자리 창출을 위해 노력을 약속하였다. 예를 들어, 4.3생존희생자와 유족에게 각 50%와 30%의 할인혜택, 제주도 농민들을 위해 농산물 운송, 관광공급을 늘리기 위해 제주-홍콩과 제주-후쿠오카 두 곳의 정기노선 전환, 제주-마닐라 노선의 운항 등 국제직항노선 개설을 추진하였

다. 제주지역 청년일자리 창출을 위한 제주항공 아카데미 운영으로 관광전문 인력 양성 등도 추진하였다(제주특별자치도, 2018). 제주도는 제주항공의 항공료 인상 제안을 타 LCC 수준으로 협의하였고 제주항공의 유상증자에도 첫 참여를 하였다. 이후 2020년에도 코로나바이러스로 인한 항공 산업의 침체에 따라 제주항공의 어려움을 나누고자 하였다. 이러한 사례들을 통해 이들의 협력적 관계는 서로간의 지속적인 노력을 필요로 함을 알 수 있다. 더욱이 관광과 항공은 국제정세와 경기, 전염병 등 예측할 수 없는 것들에 의해 많은 영향을 받기 때문에 관계 지속에는 서로의 많은 노력과 신뢰가 매우 필요하다. 다음 모형은 이 연구에서 제주도와 제주항공 사례 분석을 통해 도출되어진 지역 거점 LCC와 지역과의 관계변화를 나타낸 모형이다.

연구문제 3-2. LCC의 지역공항 거점화는 지역 접근성을 높여 직간접적으로 지역경제 활성화에 기여할 것이다.

제주도의 관광활성화는 결과적으로 제주항공과 제주도에 수혜로 돌아갔다. 제주도는 2013년 1085명이 방문하여 1000만 방문객의 시대가 도래될 만큼 여행수요가 증가하고 있다. 따라서 김포와 제주 노선이 기록하는 최대 운송실적은 제주도 기반인 제주항공에 수혜가 돌아갔을 것이라고 분석되어진다(김선규, 2014). 또한 제주도에게는 아름다운 자연환경을 가졌지만 도서지역의 취약점을 극복할 수 있는 저렴해진 운임과 잦은 운항으로 접근 용이성을 높여 제주도의 관광 활성화에 기여한 것으로 분석된다. 항공통계와 국민여행실태조사 데이터를 기반으로 2004년부터



〈Figure 2〉 Analysis of the relationship between Jeju Island and Jeju Air

터 2013년 1월 말까지의 기간 동안 이루어진 연구에 따르면, LCC의 제주노선 취항으로 운항편수는 73%, 승객은 57% 증가하였다(김범수 외, 2015). 이처럼 제주항공의 제주도 취항을 기점으로 국내 LCC들의 잦은 운항과 합리적 가격제공은 제주도 관광 활성화 트리거로 작용하였다(최병길, 2016).

제주항공의 지역공항 거점화가 제주지역경제 활성화에 끼친 긍정적 영향은 다음과 같다. 직접적 효과는 낮아진 항공료는 관광수요를 높여 생산증대효과의 증가를 가져왔다. 연 7,525백만원의 생산증대효과 및 항공산업 성장에 따른 생산증대효과는 20,113백만 원으로 예측되었다(김현철 외, 2007; 이의경 외, 2017). 숙박, 음식, 운송, 쇼핑 등이 포함된 전 산업군을 분석한 고태호 외(2011)의 연구에 따르면 2006년 제주도 내 외국인 관광객의 총 소비지출은 1,846,425백 만원에 달하며 제주도에 유발되어진 생산효과는 총 2,249,609백 만원, 부가가치 효과는 총 1,212,0698백 만원, 취업 효과는 총 44,158명으로 집계되었으며 2010년에는 약 2배 이상으로 상승하였다. 제주도 관광객의 자동차·렌터카와 대중교통 이용의 이동 경로를 빅데이터로 분석한 결과 특히, 자동차 이동 경로가 분산된 점을 통해 제주도의 도로 인프라의 효율성을 예측할 수 있다(제주관광공사, 2020b). 내 외국인 관광객 모두 항공료와 항공편의 합리적 가격이 포함된 접근 편의성과 관광을 즐기기에 편리한 내륙의 교통 인프라를 손꼽고 있었으며 이는 지역주민에게도 편의성 제공과 교통비 부담을 완화시키는 역할을 하고 있다(제주관광공사, 2020a).

제주항공이 제주도에 미친 간접적 영향은 다음과 같다. 첫째, 제주항공은 제주지역 청년일자리 창출을 위한 제주항공 아카데미 운영으로 관광전문 인력 양성 등을 추진하였다(제주특별자치도, 2018). 둘째, 지역 재정 증가에 기여하였

다. 제주도에 위치한 제주항공 본사의 법인세, 항공기 27대 등록세를 모두 제주도에 납부하였다. 더욱이 2018년에는 제주도는 제주항공으로부터 12억 2500만원의 주식 배당금을 받았다. 2016년부터 2018년까지 총 26억 3100만원의 배당금을 받았다(이기봉, 2018). 셋째, 지역 일자리 창출에 기여하였다. 제주항공은 제주도와 2005년 7월 사업추진 및 운영에 관한 협약서에서 도내에서 운영되는 예약, 발권, 공항운송서비스 등의 일반 직무는 약 70% 이상을 제주도도민으로 채용할 것을 약속하였다(장지현, 2017). 제주도를 방문하는 관광객의 항공교통 이용은 지속적인 증가추세이다. 2006년 4.5%에서 2010년에는 15.4%로 상승했다. 이에 따른 관광수입은 2006년 13.460억원에서 2010년 25.232억원으로 증가하였다. 취업효과는 27.755명에서 48.453명으로 증가하였다(고태호 외, 2011).

제주항공을 포함한 LCC의 출현은 관광산업 활성화는 인구유입에도 영향을 미쳤다. 인구 유입의 어려움을 예상했던 2000년대 이후에도 2010을 전후하여 가파르게 증가하여 2013년 8월에는 60만 명을 달성하며 지속적으로 증가해 왔다. 이는 국제결혼, 귀농, 귀촌, 국제학교, IT 관련 기업과 관광개발에 의한 것이다. 귀농이나 귀촌의 경우, 펜션 운영, 게스트하우스, 카페사업 등에 종사하며 제주도의 관광산업에 의존하고 있다. 문화예술 종사자들의 경우에도 순수 창작에만 몰두하는 경우를 제외하고는 제주 지역 마을에서 활동하며 지역 문화 활성화에 기여하며, 이들 역시 카페나 민박업, 여행관련 상품에 종사하며 관광산업을 기반으로 생계를 모색하고 있다(염미경, 2019). 이는 제주 관광의 활성화로 인해 파생된 인구유입으로서 다시 제주도 관광에 종사하며 생계를 유지하고 관광객들에게는 볼거리 제공과 문화 다양성에 이바지 하는 선순환으로 분석되어진다.

## V. 결론 및 시사점

이 연구에서는 LCC는 시대적 흐름에 맞추어 전통적 비즈니스 모델에서 하이브리드로 변형된 형태, 단독 LCC, 자회사형 LCC 등 여러 형태로 변화하고 있다. 일찍이 LCC가 발달한 외국의 경우 지역 공항 거점화로 인한 지역 경제 활성화에 대한 연구와 논의가 진행되어 왔으나 우리나라의 경우에는 LCC의 역사가 불과 약 15년 정도 밖에 되지 않기 때문에 LCC의 지역 공항 거점화를 통한 관광활성화와 일자리 창출에 대한 논의가 본격적으로 주목받기 시작한지 얼마 되지 않았다. 따라서 이 연구는 LCC와 지역공항 거점화가 시너지를 내기위해서 LCC의 지역공항 거점화 과정이 어떻게 이루어지는가에 대해 탐색하였으며, 그 대상으로서 제주항공과 제주도를 Yin의 사례연구방법으로 진행하였다. 현상을 설명하고 인과적 관계를 밝히기 위해 이론 고찰을 바탕으로 설명 시도와 모형, 분석의 틀을 세우고 이후 현상을 분석하며 설정한 모형과 분석의 틀을 확인하여 연구의 타당성과 신뢰도를 확보하고자 하였다.

연구결과 제주항공의 지역공항 거점화는 교통 운임 부담을 경감시켜 관광객들의 방문 동기 향상으로 이어지며 제주도의 인프라 확장과 관광 부흥에 기여하였다. 이는 근본적으로 제주도가 가진 아름다운 자연환경이라는 특별하고 명확한 관광매력물이 전제되었음을 확인할 수 있다. 따라서 지역과 LCC의 지역공항 거점화 시너지를 위해서 해당 지역은 명확한 관광매력물을 보유하고 있거나 발굴, 육성해야 한다. 또한, 지역공항에서 지역 내부로의 유입을 위해 교통체계의 편의성과 정시성, 안정성도 중요하며 지역공항은 관광객의 출도착 및 관광을 위한 휴식과 편의시설 제공에 대한 충분한 인프라가 구축되어 있어야 한다. 이러한 이 연구의 결과는 지역의 공항은 교통과 지역 경제에 상호작용 역할을 한다는 기

존의 이론을 뒷받침 해주고 있다.

한편, 지역과 거점항공사는 장기적 관점의 계획이 필요하다. 특히 세계적인 주요 공항 거점화 추세, 국내 LCC의 근거리 중심 노선, 매출 한계 극복을 위해 수익노선에 대한 고민이 요구되어진다. 현재 제주항공의 경우 본사는 제주도에 있지만 김포와 인천공항을 거점공항으로 표방하고 있다. 지역에 본사를 두고 지역 이름을 사용하는 LCC라는 관점에서 김포와 인천공항 출발의 국외 취항지가 대부분인 비율은 지역과의 갈등과 오해를 불러일으킬 수 있다. 따라서 인천공항의 쏠림을 경계하고 제주도가 배제되지 않는 국내의 노선을 통해 제주도를 찾는 관광객과 지역민의 삶의 질을 고려해야 한다. 반면, 기업이윤은 기업 존폐와도 같으므로 양측은 상생의 관계를 견지해야 한다. 이 연구의 의의는 지역관광 활성화를 위해 지역과 LCC의 협력과 상생이 중요한 화두로 대두되는 시점에서 LCC의 지역공항 거점화와 지역이 보유한 관광매력물이 LCC와 지역발전에 각각 어떠한 영향을 미쳤는가에 대한 인과관계를 밝히고자 노력하였다는 것이다.

이상의 연구결과를 근거로 다음과 같은 시사점을 제시하고자 한다. 첫째, 지역과 항공의 시너지를 위해서 지역은 매력적인 관광매력물로서의 관광상품을 갖추고 있어야 한다. 이는 관광객의 유입을 가져오고 LCC를 통해 지역의 접근 용이성을 높일 수 있기 때문이다. 이러한 조건을 전제로 지역공항은 지역으로 유입되는 관문이자 첫 인상을 결정짓는 중요한 역할을 하므로 지역공항은 지역 유입에 필수적인 교통 편의성, 이용 편의성을 갖추고 있어야 한다. 둘째, LCC의 지역 거점화의 경우 해당 LCC가 해당 지역을 기반으로 동반성장 할 수 있는 환경적인 요소를 갖추고 상호보완적인 매력성을 가지고 있어야 한다. 예를 들어 제주항공이 지역공항을 거점화 하며 제주도에 미치는 경제적, 사회문화적 수혜에 비례하여 제주항공이 갖게 되는 이익의 균형을

의미한다. 셋째, 제주도의 자연환경 기반 관광산업 활성화는 일자리가 증가와 지역경제 활성화에 대한 지역 거주민들의 긍정적 인식이 있어야 한다(제주관광공사, 2019a). 따라서 지속적인 긍정적 효과와 인식을 위해서 거주민의 삶의 질 그리고 관광상품으로서 제주도의 자연환경에 대해 속고가 요구된다.

마지막으로, LCC의 지역거점화는 코로나19 이후 항공 기업들의 새로운 전략으로서 시사점을 갖는다. 2020년 초에 발생한 코로나바이러스 등의 급작스러운 계기로 인해 어려운 국면에 접어들게 되어 전혀 새로운 환경에서 기존의 LCC의 성장과 성과 언급에 한계를 갖게 될 수밖에 없다. 2020년 전 세계를 강타한 코로나19 바이러스는 특히 관광 전 분야를 크게 위축시켰다. 관광은 이동과 대면 접촉이 대부분 필연적이기 때문이다. UNWTO에 의하면 2020년 전 세계 입국자 수가 3월에는 57%의 급격한 감소를 보였다(황해국, 2020). 우리나라의 경우 코로나19로 인한 해외여행 제한이 오히려 내국인들이 국내 여행으로 전환되는 계기가 되어 LCC이 국내 노선에 주력하는 계기가 되었다. 따라서 도서지역을 포함한 지역의 매력적인 자연 경관 등을 포함한 명확한 관광매력물과 위생과 안전을 전제로 LCC의 전략적 측면에서 시사점을 갖는다.

그럼에도 이 연구는 다음과 같은 한계점을 갖는다. 첫째, 지역의 관광상품은 다양한 종류가 있는데 이에 대한 범위와 선정의 한계로 인해 도서지역인 제주도가 가진 특징적인 자연환경을 위주로 연구를 진행하였다. 향후 연구는 제주도가 가진 특색 있는 문화 및 숙박, 쇼핑 등의 다양한 관점에서 지역과 항공의 연계를 통한 지역경제 활성화에 대한 후속연구 등이 진행되어 LCC와 지역관광 연계의 중요성을 알리는 사례연구들을 통해 이론의 확장, 일반화에 기여하기를 희망한다.

## Declaration of competing interest

None.

## Author's contribution

**Lee Hye-Jeong:** Conceptualization, Methodology, Qualitative Analysis and Writing(Original draft preparation). **Lee, Wan-Gu:** Conceptualization, Writing(Original draft preparation). **Jeong, Chul:** Conceptualization, Supervision and Validation.

## References

- Ahn, D. H., Shin, S. J., & Park, S. M. (2018). *관광학원론*. Seoul: Yanglim.
- Ahn, S. W. (2015). Development of EU's LCC's and Change of Air Transportation Industry. *Institute For EU Studies*, (39), 119-145.
- \_\_\_\_\_. (2016). Economic Integration and Development of the LCC networks: the cases of EU and the ASEAN. *The Journal of Contemporary European Studies*, 34(1), 287-308.
- Blanchard, Ken H, & Barrett, Colleen. (2010). *Lead with LUV :a different way to create real success*. Upper Saddle River, N.J.: FT Press.
- Byun, S. N. (2009). *The Structural Model of Tourist Motivation, Satisfaction and Loyalty by Traveler Types Considered Alternative Tourist Destination*. Unpublished master's thesis, Jeju National University, Jeju.
- Choi, B. K. (2014). A Study on The Life cycle of Jeju Tourism Destination. *Journal of Tourism and Leisure*, 26(7), 81-100.
- \_\_\_\_\_. (2016). Changes of Tourism Supply in Jeju Tourism with respect to Tourist Destination Life-cycle. *International Journal of Tourism Management and*

- Science*, 31(4), 131-150.
- Choi, D. W. (2020). A Study on the Efficiency of International Routes of Low Cost Carrier Focusing on J Air. *Regional industry review*, 43(1), 247-266.
- Choi, K. S. & Kim, W. J. (2018). An Analysis on the Efficiency of Low-Cost Lines in Korea. *Journal of the Korean Society for Aeronautical & Space Sciences*, 46(5), 436-444.
- Choi, R. I. (2019). A Study on the Economic Effect of Construction of Tourism Structure as Tourism Resource Development Policy. *Asia-pacific Journal of Multimedia Services Convergent with Art, Humanities, and Sociology*, 9(5), 945-954.
- Choi, S. D. & Cho, K. I. (1997). Honey Pot Concept an Growth Pole Theory in Regional Tourism Development. *International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 6(1), 171-187.
- Choo, K. J., Jung, C. W., & Kim, Y. B. (2012). The Blue Ocean Strategy of Domestic Low Cost Carriers for Revitalization of Airline Industry in Korea. *Aviation Management Society Of Korea*, 4(2), 115-128
- Chun, S. Y. (CBS. 2006. April 17.). “제주여행 더 저렴하게!” 제주항공 6월 취항. <https://www.nocutnews.co.kr/news/143345>
- Fischer, T., & Kamerschen D, R. (2003). “Price-Cost Margins in the US Airline Industry using a Conjectural Variation Approach”. *Journal of Transport Economics and Policy*, 37(2), 227-259.
- Ha, K. H. (2017). A Study on Development of Island Tourism. *Journal of Marine Tourism Research*. 10(1), 75-94.
- Hall, M. (2010). Island Destinations: A Natural Laboratory for Tourism: Introduction. *Asian Pacific Journal of Tourism Research*, 15(3), 245-249. <https://doi.org/10.1080/10941665.2010.503613>
- Han, D. H., & Yoon, M. G. (2013). Survey on Researches for Operation and Characteristics of LCCs -Issues & Challenges-. *Aviation Management Society Of Korea*, 21(3), 27-60.
- Hurr, H. Y. (2002). *Management airline*. Seoul: Myungkyungsa.
- \_\_\_\_\_ (2007). *글로벌시대의 항공과 관광 (29)*. KOREA TOURISM POLICY.
- Hurr, H. Y., & You, Y. J. (2009). *Air tourism management*. Seoul: Myungkyungsa.
- Hwang, H. K. (2020). *포스트 코로나, 세계 관광시장의 변화 전망(80)*. KOREA TOURISM POLICY.
- Ja, S. H. (제주도민일보, 2017. March 28.). 제주항공이 더 ‘제주적’이어야 하는 이유. <http://www.jejudomin.co.kr/news/articleView.html?idxno=84527>.
- Jang, J. H. (The Bell, 2017. February 20.). ‘떨어지는’ 제주항공-제주도, 지분관계 악화. [http://www.thebell.co.kr/free/content/ArticleView.asp?key=201702140100029970001828&svccode=00&page=1&sort=thebell\\_check\\_time](http://www.thebell.co.kr/free/content/ArticleView.asp?key=201702140100029970001828&svccode=00&page=1&sort=thebell_check_time).
- Jang, W. J. (ChosunBiz, 2016. May 25.). 5년 연속 적자에도 뚝심투자로 애물단지에서 보물로 변신. [http://economychosun.com/client/news/view.php?boardName=C05&t\\_num=9752](http://economychosun.com/client/news/view.php?boardName=C05&t_num=9752)
- JEJUair. (2021a). 제주항공 소개. <https://www.jejuair.net/jejuair/kr/com/jeju/ibe/company/story.do>
- \_\_\_\_\_. (2021b). Value Alliance제도. <https://www.jejuair.net/jejuair/kr/booking/value/valueInfo.do>
- \_\_\_\_\_. (2021c). 리프레시 포인트 제도. <https://www.jejuair.net/jejuair/kr/refresh/goRefreshPointInfo.do>

- Jeju Special Self-Government Province. (2018). 「제주도-제주항공, 상생협력 업그레이드」. <https://www.jeju.go.kr/index.htm>.
- JEJU TOURISM ORGANIZATION. (2010). 제주 올레길 이용객 실태조사 보고서. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds\\_skin=&bno=27&p=1&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds_skin=&bno=27&p=1&lcate=)
- JEJU TOURISM ORGANIZATION. (2019a). 2018년 제주관광 수용력 관리방안 연구. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=policy&pds\\_skin=&bno=36&p=1&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=policy&pds_skin=&bno=36&p=1&lcate=)
- JEJU TOURISM ORGANIZATION. (2019b). 제주 관광객의 라이프스타일 별 소비패턴 및 소비동선 분석. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=policy&pds\\_skin=&bno=38&p=1&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=policy&pds_skin=&bno=38&p=1&lcate=)
- JEJU TOURISM ORGANIZATION. (2020a). (2019제주 방문관광객 실태조사) 추가 정성조사 결과보고서. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds\\_skin=&bno=316&p=3&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds_skin=&bno=316&p=3&lcate=)
- JEJU TOURISM ORGANIZATION. (2020b). 제주 방문 관광객 이동패턴 빅데이터 분석연구. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds\\_skin=&bno=320&p=2&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds_skin=&bno=320&p=2&lcate=)
- JEJU TOURISM ORGANIZATION. (2020c). 향후 (20년 상반기 ~ 20년 하반기) 제주여행 계획 설문조사. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds\\_skin=&bno=321&p=2&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds_skin=&bno=321&p=2&lcate=)
- Jeon, B. J. (MBN, 2015. March 15.). 제주항공, 한국 LCC '살아있는 전설'...내년 업계 첫 상장 추진. <https://mk.co.kr/news/special-edition/view/2015/03/246689/>.
- Kim, B. S., Jo, K. C., Jin, S. J., & Hwang, Y. W. (2015). The Impacts of Low-Cost Carrier Entry on Air Travel to Jeju. *Journal of Transport Research*, 22(2), 35-50.
- Kim, D. G. (YONHAPNEWS AGENCY, 2019.01.27.). 국제선도 셋중 한명 저비용항공 탄다... 작년 여객 1억1천 750만명. <https://www.yna.co.kr/view/AKR20190127010100003?input=1195m>
- Kim, H. C., Hwang, K. S., & Koo, T. H. (2007). 제주항공 설립이 제주지역 경제에 미치는 영향 분석. Jeju Research Institute.
- Kim, H. J. (2015). Exploratory Study on Driving Sustainable Competitive Advantage of Low-Cost-Carriers. *Aviation Management Society Of Korea*, 13(2), 111-131.
- Kim, J. H., & Moon, S. Y. (2014). The Competitive Effects of Low Cost Carriers in Korea: Focusing on Jeju Route. *The Asian journal of shipping and Logistics*, 30(1), 275-295.
- Kim, J. S. (2013). Low Cost Carriers and Consumer Benefits. *Consumer Policy and Education Review*, 9(1), 65-87.
- Kim, K. H., & Hurr, H. Y. (2015). Study on Value-Added Productivity of Low Cost Carrier in Korea. *Aviation Management Society Of Korea*, 13(3), 55-68.
- Kim, M. O. (2017). 올림픽을 통한 교통 인프라 확충과 지역발전. *Monthly KOTI Magazine on Transport*, 235, 30-35.
- Kim, M. J., Park, I. S., & Jung, Y. J. (2017). 저비용항공사의 성장이 제주관광산업에 미치는 영향연구. *Jeju Tourism Sciences Society*, 20, 119-137.
- Kim, M. S. (2011). A Study of the Impact Service Quality on Satisfaction of the South West Airlines. *Aviation Management Society Of Korea*, 13(3), 169-181.
- Kim, N. E. (MoneyToday, 2018. October 24.). 실적 고공비행 중인 LCC, 고도 유지는 '글썸'. <https://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2018102310175091358>
- Kim, N. J. (2004). The Development Guidelines

- and Subjects of Tourism Growth Pole. *Journal of Tourism Studies*, 16, 37-56.
- Kim, S. D., Kim, K. W., & Choi, K. H. (2013). Study on the strategic changes of the world LCC business models and their implications to Korean LCC industry( A Case Study of the world's major LCCs). *Journal of Korean Society for Aviation and Aeronautics*, 21(3), 55-64.
- Kim, S. G. (Economic Review, 2014. February 26.). '트랜스포머기업애경, 제주항공 타고 글로벌 고공비행'. <https://www.econovill.com/news/articleView.html?idxno=161567>
- Kim, S. H. (2001). *Economics of Tourism and Outdoor Recreation*. Seoul: Baeksan.
- Kim, S. Y. (1996). Research Articles : Model Building of the Tourism Development Pole. *Journal of Tourism Sciences*, 20(1), 221-241.
- Kim, T. H., & Park, S. J. (2011). Tourism Resource Development for the Activation of Regional Economic and the Roll of Tourism Policy. *The Korea Contents Association*, 11(5), 403-412.
- Kim, Y. H. (HanKookIlbo, 2017. September 04.). 제주관광 1000만명 돌파, 작년보다 보름 늦었다. <https://www.hankookilbo.com/News/Read/201709041846932377>.
- Kim, Y. J. (2014). A Study on the Development Strategy of Korea Air Logistics for Hubbing in Northeast Asia-Focused on the Experts Survey Using AHP Method-. *Journal of the Aviation Management Society of Korea*, 12(1), 25-44.
- Kim, Y. P. (2013). 경남 항공산업 클러스터 구축과 발전방안. *POLICY FOCUS*, 4, 1-58.
- Ko, D. W. (2016). 신관광 시대 관광 매력물의 확충과 대응방안. *KOREA TOURISM POLICY*, 63, 14-21.
- Ko, K. S. (2006). *Visitor Evaluations of the Tourist Destination Attractiveness*. Unpublished master's thesis, Jeju National University, Jeju.
- \_\_\_\_\_ (2014). The Practical Strategies for the Development of Quality Tourism Destination in Jeju Special Self-Governing Province. *International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 28(2), 5-17.
- Ko, T. H., Kang, J. M., & Lim, J. H. (2011). 제주 지역 관광산업의 경제적 효과 분석. Jeju Research Institute · BANK OF KOREA JEU.
- Ko, T. H., & Lim, J. H. (2012). 제주특별자치도와 제주항공과의 상생적 협력 방안. 제주발전연구원.
- Kwon, K. H., Kim, H. J., & Han, Y. D. (2013). Exploratory Study on Strategic Drivers for Competitive Advantage of Low-Cost-Carriers. *Aviation Management Society Of Korea*, 11(1), 155-172.
- Lee, E. K., Choi, G., & Hurr, H. Y. (2017). On the Effects of Establishment of a TCC on the Local Economy. *Aviation Management Society Of Korea*, 15(4), 3-13.
- Lee, G. B. (jejudomin. 2018. March 30.). 제주항공, 제주도에 12억2천만원 배당. <http://www.jejudomin.co.kr/news/articleView.html?idxno=98538>
- Lee, H., & Hwang, Y. J. (2017). 지속가능한 관광을 위한 관광콘텐츠 개발방식(67). *KOREA TOURISM POLICY*.
- Lee, J. H. (2015). 유네스코 3관왕 제주도의 관광 개발전략. *Jeju Tourism Society*, (18), 3-58.
- Lee, Y. T. (1994). *관광학연구의 이해*. Seoul: Ilshinsa.
- Lee, Y. T & Oh, E. B. (2016). A Study on the Critical Discourse Analysis of the Tourism Loading Industry Policy for Facility Regulation : a Case of 'the Hotel in School Zone Law'. *Journal of Tourism Studies*, 28(2),

- 27-47.
- Lee, Y. T. (2018). *Tourism Science*. Seoul: Baeksan.
- Lee, H. Y. (2017). An Exploratory Study on FSC's Efficient Business Strategy by Comparison with LCC's Business Strategy. *Aviation Management Society Of Korea*, 15(2), 77-92.
- Lee, S. Y. (2016). The Study of the Evolution of the Models of Low Cost Carriers and the Route Characteristics. *Aviation Management Society Of Korea*, 14(1), 25-43.
- Leiper, Neil. (1995). *Tourism Management*. Melbourne: RMIT Press.
- Min, D. K. (2005). A Study on Roles and Functions of tourism by construction of Multifunctional Administrative City. *Academy of Korea Tourism Polcy*, 11(3), 141-160.
- Ministry of land, Infrastructure and Transport (2019, July 1). 제6차 공항개발종합계획 수립 착수 및 공항 정책포럼 발족. Retrieved from <http://m.molit.go.kr/viewer/skin/doc.html?fn=be7b2b26bc04b60fc3a5c3e6bf5c6f1d&rs=/viewer/result/20190628>
- Oh, J. Y. (THE CHOSUNILBO, 2020. August 17.). 황금연휴 제주 관광객 22만명, 코로나 이전 넘어섰다. [https://www.chosun.com/site/data/html\\_dir/2020/08/17/2020081701203.html](https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2020/08/17/2020081701203.html)
- Oh, S. H. (1999). A Tourism Policy Of Cheju Island As Tourist Hub In Asia-Pacific Region. *Journal of Business and economic research*. 1, 143-158.
- Oh, S. H., Lim, H. S., & Ko, K. S. (2005). A Study on the Island Destination Attractiveness between Fall and Winter: Focused on Jeju Island. *Journal of Tourism and Leisure Research*, 17(4), 83-98.
- Oh, S. H., Ko, M. Y., Kang, S. I., & Yang, P. S. (2008). A Comparative Study on Shopping Behavior Characteristics of Korean, Japanese, and Chinese tourists in Jeju. *International Journal of Tourism Management and Science*, 23(3), 139-156.
- Park, C. D. (2019). A Study for the Global Competitive Strategies of Korean Low Cost Carrier. *Global e-Business Association*, 20(1), 273-288.
- Park, C. H., & Jeong, Y. K. (2011). An Analysis of Economic Effects of Airline Industry on Regional Economy by Using the MRIO Analysis. *The Korea Spatial Planning Review*. (68), 231-251
- Park, J. H. (2018). 지방분권화 시대의 지방공항. *The Korean Association for Policy Studies*. 춘계학술발표논문집, 1-17.
- Park, S. G., Hong, S. J., & Kim, C. S. (2011). What are the Determinants to form of Air Logistics Cluster and what are their Effects(Focus on Incheon International Airport). *Journal of Korean Society of Transportation*. 29(6), 7-15.
- Park, S. S., & Lee, S. E. (2006). A Study on Positioning Strategy of Low-cost carrier, *Jeju Air*. *Korean Tourism Research Association*, 20(1), 35-48.
- Park, S. W. (Headline Jeju. 2017. March 23.). 제주항공요금 인상안'대립각'...'법정공방'비화. <http://www.headlinejeju.co.kr/news/articleView.html?idxno=302315>
- Park, Y. H., Kim, S. Y., & Kim, J. Y. (2006). An Analysis for Transferring Connectivity at Incheon International Airport. *Journal of Korean Society of Transportation*. 24(6), 75-85.
- Ryu, S. H. (HankookIlbo, 2006. April 17.). 김포~제주 항공료 5만9100원. <https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=015&aid=0000888173>
- Seo, C. B. (2014). LCC's Industry Development

- and Cooperation in Korea-China-Japan. *JOURNAL OF NORTH-EAST ASIAN CULTURES*, 40, 517-533.
- Seo, S. (2008). The Business Models for the Low Cost Carriers with International Routes In Korean Market. *International Journal of Tourism Management and Science*, 23(1), 317-340.
- Shackley, M. (1999). *Heritage Visitor Attraction*. New York: Cassell.
- Shim, S. H. (2013). The Changes of Islands Regions Driven by Island Policies in Policies in Korea Since Modern Times. *문화역사지리*, 25(1), 63-85.
- Shim, W. S. (2010). A Methodological Discourse on Case Studies in Tourism Research: A Meta Analysis on The Journal of Tourism Science. *Journal of Tourism Sciences*, 34(9), 73-95.
- Shin, D. G., Park, S. G., & No Y. G. (2012). *관광 상품론*. Seoul: Namdu.
- Song, K. H., & Kim, J. C. (2012). *Promotion of Aviation Industry through Converging and Intergrating Tourism and Air Transportation*. KOTI 기본연구보고서.
- Yeo, H. W. (Economic Review. 2015. Octboer 21.). '기본덕목고집' 제주항공 10년 항공역사 다시 썼다. <http://www.econovill.com/news/articleView.html?idxno=266481>
- Yeom, M. G. (2019). Regional Migration to Jeju, Community Change and Response. *Journal of Jeju Studies*, 51, 181-217.
- Yin, R. K. (2014). *Case Study Research: Design and Methods*(5th ed.). Thousand Oaks CA: Sage.
- Zuidberg, J., & de Wit, J. (2016). What makes the difference between a low-cost carrier airport and a low-cost carrier base?. *Research in Transportation Business & Management* 21, 12(1), 11-18.

---

 국문참고문헌
 

---

- 고계성(2006). *관광목적지 유형에 따른 매력성 평가에 관한 연구*. 미발행박사학위논문, 제주대학교.
- \_\_\_\_\_(2014). 관광목적지 질적 도약을 위한 실천적 전략 고찰: 제주특별자치도를 중심으로. 『관광연구저널』, 28(2), 5-17.
- 고동원(2013). 신관광 시대 관광 매력물의 확충과 대응방안. 『한국관광정책』, 63, 14-21.
- 고태호 · 장정미 · 임정현(2011). 『제주지역 관광산업의 경제적 효과 분석』. 제주: 제주발전연구원·한국은행제주본부.
- 고태호 · 임정현(2012). *제주특별자치도와 ㈜제주항공의 상생적 협력방안*. 『제주발전연구원』.
- 권기환 · 김효정 · 한영도(2013). 저가 항공사의 경쟁우위 동인에 관한 탐색적 연구. 『한국항공경영학회지』, 11(1), 3-13.
- 국토교통부(2019). 『제6차 공항개발종합계획』 수립 착수 및 공항정책포럼. 국토교통부. <http://m.molit.go.kr/viewer/skin/doc.html?fn=be7b2b26bc04b60fc3a5c3e6bf5c6f1d&rs=/viewer/result/20190628>
- 김경호 · 허희영(2015). 저비용항공사의 부가가치 생산성에 관한 연구. 『한국항공경영학회지』, 13(3), 55-88.
- 김남조(2004). 관광거점의 개발방향과 과제. 『관광연구논총』, 16, 37-56.
- 김남이(머니투데이, 2018.10.24.). 실적 고공비행 중인 LCC, 고도 유지는 '글쎄'. <https://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2018102310175091358>
- 김동규(연합뉴스, 2019.01.27.). 국제선도 셋중 한명 저비용항공 탄다...작년 여객 1억1천750만명. <https://www.yna.co.kr/view/AKR20190127010100003?input=1195m>
- 김미옥(2017). 올림픽을 통한 교통 인프라 확충과 지역발전. 『월간교통』, 235, 30-35.
- 김미정 · 박인실 · 정운지(2017). 저비용항공사의 성장이 제주관광산업에 미치는 영향연구. 『제주관광학연구』, 20, 119-137.

- 김민수(2011). 사우스웨스트항공 서비스품질 및 고객만족에 관한 연구. 『한국항공경영학회지』, 9(3), 169-181.
- 김범수 · 조강철 · 진성진 · 황영웅(2015). 저비용항공사 취항이 제주 국내선 수요에 미치는 영향. 『한국교통연구원』, 22(2), 35-50.
- 김사영(1996). 거점관광개발 모형설정 연구. 『관광학연구』, 20(1), 221-241.
- 김사현(2001). 『관광경제학』. 서울: 백산.
- 김상도 · 김기웅 · 최건희(2013). 세계 LCC 비즈니스 모델의 전략적 변화 연구 및 국내 LCC 산업 관련 시사점 도출(세계 주요 LCC 사례를 중심으로). 『한국항공운항학회』, 21(3), 55-64.
- 김선규(이코노믹리뷰, 2014.02.26.). 「트랜스포머 기업애경, 제주항공 타고 '글로벌 고공비행'. <https://www.econovill.com/news/articleView.html?idxno=161567>
- 김영표(2013). 경남 항공산업 클러스터 구축과 발전방안. 『정책포커스』, 4, 1-58.
- 김영현(한국일보, 2017.09.04.). 제주관광 1000만명 돌파, 작년보다 보름 늦었다. <https://www.hankookilbo.com/News/Read/201709041846932377>.
- 김용정(2014). 한국의 동북아시아 항공물류허브화를 위한 발전전략연구-AHP 방법을 이용한 전문가 설문을 중심으로. 『한국항공경영학회지』, 12(1), 25-44.
- 김정숙(2013). 저비용항공사와 소비자편익. 『소비자정책교육연구』, 9(1), 65-87.
- 김종호 · 문상영(2014). 저비용항공사 성장에 따른 항공관광 수요변화에 대한 실증분석: 제주 노선을 중심으로. 『해운물류연구』, 30(1), 275-295.
- 김태현 · 박숙진(2011). 지역경제 활성화를 위한 관광자원개발과 관광정책의 역할. 『한국콘텐츠학회』, 11(5), 403-412. <http://dx.doi.org/10.5392/JKCA.2011.11.5.403>
- 김현철 · 황경수 · 고태호(2007). 『제주항공 설립이 제주지역 경제에 미치는 영향 분석』. 제주발전연구원.
- 김효정(2015). 국내 저가항공사의 지속적 경쟁우위 도출에 대한 탐색적 연구: 비즈니스 모델을 중심으로. 『한국항공경영학회지』, 13(2), 111-131.
- 류시훈(한국경제 2006.04.17.). 김포~제주 항공료 5만 9100원. <https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=015&aid=0000888173>
- 민동규(2005). 행정중심복합도시의 관광역할과 기능에 관한 연구. 『관광정책학연구』, 11(3), 141-160.
- 박선경 · 홍석진 · 김천수(2011). 인천국제공항의 물류클러스터 결정요인 및 효과에 관한 연구. 『대한교통학회지』, 29(1), 1129-1366.
- 박시사 · 이성은(2006). 제주항공의 저가항공사 포지셔닝 전략에 관한 연구 『관광연구저널』, 20(1), 35-48.
- 박용화 · 김성영 · 김중엽(2006). 허브공항의 환승연계성 분석연구(인천공항을 대상으로). 『대한교통학회지』, 24(6), 75-85.
- 박재희(2018). 지방분권화 시대의 지방공항. 『한국정책학회 춘계학술발표 논문집』, 1-17.
- 박종돈(2019). 저비용항공사의 글로벌경쟁력 제고에 대한 연구. 『e-비즈니스연구』, 20(1), 273-288. <http://dx.doi.org/10.20462/TeBS.2019.2.20.1.273>
- 박추환 · 정영근(2011). 우리나라 항공산업이 지역경제에 미치는 파급효과 분석-다지역산업연관분석(MRIO)을 이용하여. 『국토연구』, 68, 231-251.
- 박성우(헤드라인 제주. 2017.03.23.). 제주항공요금 인상안'대립각'...'법정공방'비화. <http://www.headlinejeju.co.kr/news/articleView.html?idxno=302315>
- 변수녀(2009). *관광목적지 대안평가 유형별 관광동기, 관광만족 및 충성도 간의 구조모형 연구*. 미발행박사학위논문, 제주대학교.
- 서창배(2014). 한-중-일 저가항공(LCC)산업 발전과 동북아 협력. 『동북아 문화연구』, 1(40), 517-533.

- 서선(2008). 한국의 국제선 저가항공사 비즈니스 모델. 『대한관광경영학회』, 23(1), 317-340.
- 소병희(2001). 기업 메세나 활동에 관한 연구 개관. 『문화경제연구』, 4(2), 21-35.
- 신도길·박성규·노운구(2012). 『관광학 상론』. 서울: 남두도서.
- 심승희(2013). 도서 정책 중심으로 본 근대 이후 우리나라 도서 지역의 변화: 전남 신안군의 교통 조건을 사례로. 『문화역사지리』, 25(1), 63-85.
- 심원섭(2010). 관광학연구의 접근방법으로서 사례연구의 방법론적 고찰: 『관광학연구』지 논문 분석을 중심으로. 『관광학연구』, 34(9), 73-95.
- 송기한·김제철(2012). *관광과 항공교통의 융·복합을 통한 항공산업 활성화 방안 연구*. 『한국교통연구원』.
- 안대희·신상준·박상민(2018). 『관광학원론』. 서울: 양림출판사.
- 안상욱(2015). EU 저가항공 성장과 항공시장의 변화. 『한국외국어대학교 EU연구』, 34(1), 287-308.
- \_\_\_\_\_ (2016). 경제통합과 저가항공 네트워크 발전: EU와 ASEAN사례를 중심으로. 『한국유럽학회』, 39, 119-145.
- 여현우(이코노믹리뷰, 2015.10.21.). '기본덕목 고집' 제주항공 10년 항공역사 다시 썼다. <http://www.econovill.com/news/articleView.html?idxno=266481>
- 염미경(2019). 제주 이주와 지역사회 변화 그리고 대응. 『제주도연구』, 51, 181-217.
- 이기봉(제주도민일보, 2018.03.30.). 제주항공, 제주도에 12억2천만원 배당. <http://www.jejudomin.co.kr/news/articleView.html?idxno=98538>
- 이상용(2016). 저비용 항공사 모델진화와 취항노선 특성 분석. 『항공경영학회』, 14(1), 25-43.
- 이연택(1994). 『관광학연구의 이해』. 서울: 일신사.
- \_\_\_\_\_ (2018). 『관광학』. 서울: 백산출판사.
- 이연택·오은비(2016). 관광숙박시설 입지규제정책에 대한 비판적 담론분석 연구: 관광진흥법 개정('학교 앞 호텔법')을 사례로. 『관광연구논총』, 28(2), 27-47. <http://dx.doi.org/10.21581/jts.2016.05.28.2.27>
- 이의경·최진·허희영(2017). 관광중심항공사(TCC)의 설립이 지역경제에 미치는 효과. 『한국항공경영학회지』, 15(4), 3-13.
- 이진희(2015). 유네스코 3관왕 제주도의 관광개발 전략. 『제주관광학회』, 18, 3-58.
- 이훈·황영주(2017). 지속가능한 관광을 위한 관광콘텐츠 개발방식. 『한국관광정책』, 67, 35-41.
- 이휘영(2017). 저비용항공사 운영 전략 대비 대형 항공사의 효율적 대응 전략의 탐색적 연구. 『한국항공경영학회』, 15(2), 77-92.
- 오재용(조선일보, 2020.08.17.). 환금연휴 제주 관광객 22만명, 코로나 이전 넘어섰다. [https://www.chosun.com/site/data/html\\_dir/2020/08/17/2020081701203.html](https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2020/08/17/2020081701203.html)
- 오상훈(1999). 제주도의 아·태지역 관광거점화 정책방향. 『경영경제연구』, 1, 143-158.
- 오상훈·임화순·고계성(2005). 관광매력성의 계절간 비교연구: 제주를 중심으로. 『관광레저연구』, 17(4), 83-98.
- 오상훈·고미영·강성일·양필수(2008). 제주방문 한·중·일 관광객의 쇼핑행동 비교연구. 『관광연구』, 23(3), 139-156.
- 장우정(ChosunBiz, 2016.05.25.). 5년 연속 적자에도 독심투자로 애플단지에서 보물로 변신. [http://economychosun.com/client/news/view.php?boardName=C05&t\\_num=9752](http://economychosun.com/client/news/view.php?boardName=C05&t_num=9752)
- 장지현(The Bell, 2017.02.20.). '떨어지는' 제주항공·제주도, 지분관계 약화. [http://www.thebell.co.kr/free/content/ArticleView.asp?key=201702140100029970001828&svccode=00&page=1&sort=thebell\\_check\\_time](http://www.thebell.co.kr/free/content/ArticleView.asp?key=201702140100029970001828&svccode=00&page=1&sort=thebell_check_time).
- 전범주(매일경제, 2015.03.15.). 제주항공, 한국 LCC '살아있는 전설'...내년 업계 첫 상장 추진. <https://mk.co.kr/news/special-edition/view/2015/03/246689/>.
- 제주관광공사(2010.05.18.). *제주 올레길 이용객*

- 실태조사 보고서. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds\\_skin=&bno=27&p=1&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds_skin=&bno=27&p=1&lcate=)
- 제주관광공사a(2019.09.27.). *제주관광 수용력 관리방안 연구*. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=policy&pds\\_skin=&bno=36&p=1&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=policy&pds_skin=&bno=36&p=1&lcate=)
- 제주관광공사b(2019.11.29.). *제주관광객의 라이프스타일 별 소피패턴 및 소비동선 분석*. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=policy&pds\\_skin=&bno=38&p=1&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=policy&pds_skin=&bno=38&p=1&lcate=)
- 제주관광공사a(2020.04.07.). *(2019제주 방문관광객 실태조사) 추가 정성조사 결과 보고서*. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds\\_skin=&bno=316&p=3&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds_skin=&bno=316&p=3&lcate=)
- 제주관광공사b(2020.05.21.). *제주방문 관광객 이동패턴 빅데이터 분석연구*. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds\\_skin=&bno=320&p=2&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds_skin=&bno=320&p=2&lcate=)
- 제주관광공사c(2020.07.01). *향후(20년 상반기~20년 하반기) 제주여행 계획 설문조사*. [https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds\\_skin=&bno=321&p=2&lcate=](https://ijto.or.kr/korean/Bd/view.php?btable=pds&pds_skin=&bno=321&p=2&lcate=)
- 제주특별자치도(2018.08.30.). *제주도-제주항공, 상생협력 업그레이드*. <https://www.jeu.go.kr/index.htm>.
- 제주항공(2021a). 제주항공 소개. <https://www.jeuair.net/jeuair/kr/com/jeju/ibe/company/story.do>
- \_\_\_\_\_(2021b). Value Alliance제도. <https://www.jeuair.net/jeuair/kr/booking/value/valueInfo.do>
- \_\_\_\_\_(2021c). 리프레시 포인트 제도. <https://www.jeuair.net/jeuair/kr/refresh/goRefreshPointInfo.do>
- 좌승훈(제주도민일보, 2017.03.28.). 제주항공이 더 '제주적'이어야 하는 이유. <http://www.jejudo.min.co.kr/news/articleView.html?idxno=84527>.
- 추고진·정창욱·김영배(2012). 항공 산업 활성화를 위한 국내 저가항공 산업의 블루오션전략. 『한국항공경영학회지』, 4(2), 115-128.
- 최기선·김우제(2018). 국내 저가항공사 노선 효율성 평가. 『한국항공우주학회지』, 46(5), 436-444. <http://dx.doi.org/10.5139/JKSAS.2018.46.5.436>
- 최두원(2020). 저비용항공사의 국제선 항로 효율성 분석에 관한 연구: J항공을 중심으로. 『지역산업연구』, 43(1), 247-266. <http://dx.doi.org/10.33932/rir.43.1.12>
- 최락인(2019). 관광자원 개발정책으로서 관광구조물 건설의 경제적 효과에 관한 연구. 『예술인문사회 융합 멀티미디어 논문지』, 9(5), 945-954.
- 최병길(2014). 관광목적지로서 제주관광의 라이프사이에 관한 연구. 『관광레저연구』, 26(7), 81-100.
- \_\_\_\_\_(2016). 관광목적지 수명주기에 따른 제주관광의 공급변화. 『관광연구』, 31(4), 131-150.
- 천수연(CBS. 2006.04.17.). “제주여행 더 저렴하게!” 제주항공 6월 취항. <https://www.nocutnews.co.kr/news/143345>
- 최승담·조광익(1997). 지역관광개발과 거점개발전략. 『관광개발논총』, 6(1), 171-187. 재인용
- 하경희(2017). 섬관광 발전 방안에 대한 연구. 『해양관광학연구』, 10(1), 75-94.
- 한도희·윤문길(2013). 저비용 항공사 운용 및 특성에 대한 기존연구의 고찰과 연구과제. 『한국항공학회』, 11(1), 27-60.
- 허희영(2002). 『항공경영학』. 서울: 명경사.
- \_\_\_\_\_(2007). 『글로벌시대의 항공과 관광』. 서울: 한국관광정책.
- 허희영·유용재(2009). 『항공관광업무론』. 서울: 명경사.
- 황해국(2020). 포스트코로나, 세계관광시장의 변화 전망. 『한국관광정책』, 80, 22-26.