

Dragor SA

September 2011

Emerging Market Daily*

우루과이 국적 항공사 지분 일부 매각 계획

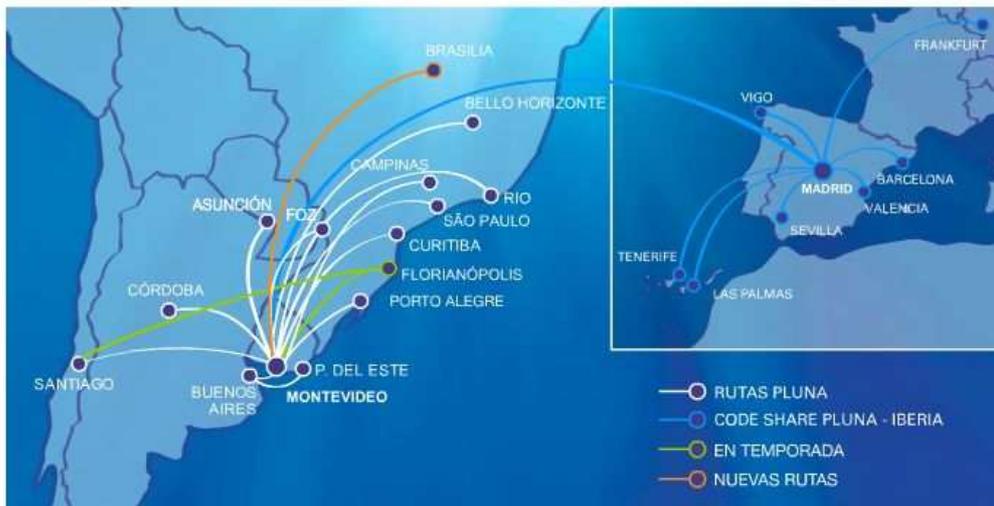
September 23, 2011

우루과이 국적 항공사 지분 일부 매각 계획

이선원 (Dragor SA 대표이사)¹⁾

한국의 대표 항공사로 대한항공, 아시아나 항공을 떠올리는 것처럼 우루과이에도 우루과이를 대표하는 항공사가 있다. 바로 플루나(PLUNA) 항공사이다. 1936년 첫 비행을 시작한 플루나(PLUNA) 항공사는 우루과이의 자랑스러운 자랑이며 기나긴 역사를 바탕으로 항공업계의 선구자라는 자부심을 가지고 있다. 또한 플루나(PLUNA)는 2008년 3월 인도받은 CRJ-900 기종을 바탕으로 항공을 운항하고 있다. 이 비행기 기종은 다른 비행기 기종에 비해 90개 정도의 좌석밖에 없으며 크기도 적지만 비행기에 탑승했을 때의 승차감이 매우 안락하고 다른 대형 항공기처럼 중간에 좌석이 있는 게 아니라 기차처럼 복도쪽 좌석과 창가쪽 좌석만 존재하여 더욱 더 편안함을 느낄 수 있다.

PLUNA 항공 노선도



출처 : PLUNA 항공 홈페이지 (www.flypluna.com)

1) Dragor SA 대표자 이선원은 2000년 우루과이로 이민하여 연합뉴스, YTN, 경향신문 남미통신원으로 활동한 바 있으며, 현재 World-OKTA(세계한인무역협회) 우루과이 몬테비데오지회 지회장, KOTRA 세계오지지역 명예투자자문관, INKE(글로벌벤처네트워크)의 몬테비데오 지부 의장을 역임하고 있음.

플루나(PLUNA) 항공사는 우루과이의 적은 인구에도 불구하고 지속적으로 성장하여 더욱 더 많은 노선들을 개설하였으며, 우루과이 수도 몬테비데오를 주 기착지로 하여 매일 10편 이상 아르헨티나의 수도 부에노스아이레스를 운항하고 있으며 칠레의 수도 산티아고, 브라질의 수도 브라질리아, 리오 데 자네이로, 상파울로 등을 운항하고 있다. 거의 남아메리카 남쪽에 위치한 주요 대도시를 커버하고 있다. 또한 아르헨티나와 브라질의 환승객을 유치해 나가기 위해 다른 항공사와는 차별화된 서비스로 고객들을 만족시켜 나아가고 있다.

PLUNA 항공사 지분 구조

그 결과 플루나(PLUNA) 항공사는 지난 3년 동안 탑승객이 2배 이상 증가했다. 현재 플루나(PLUNA) 항공사의 지분 구조를 살펴보면 지분 중 75%가 SAO(Sociedad Aeronáutica Oriental)라 불리는 동방항공협회에 소속되어 있고 그 중, 33%가 Jazz회사(la empresa Jazz)에 소속되어 있으며, 나머지 67%가 Leadgate 투자 회사(la compañía Leadgate Investment Corp.)에 소속되어 있다. 그리고 나머지 25%의 지분은 Ente 협회(Ente Autónomo)에 소속되어 있다. Ente 협회는 플루나 항공사를 운영하고 있는 공기업이다. Ente 협회의 협회장 Fernando Pasadores씨는 이 정도의 지분을 이용하여 플루나(PLUNA) 항공사의 서비스운송 부분을 담당하고 있다고 설명했다.

과거, 브라질의 대표 항공사인 VARIG 항공은 2005년 6월 파산하기 전까지 우루과이 플루나(PLUNA) 항공사 지분의 49%를 소유하고 있었다. 하지만 그 후에 VARIG 항공을 인수하기로 했던 Venezolana Conviasa 항공사(La aerolínea venezolana Conviasa)가 처음엔 플루나(PLUNA) 항공사의 주식을 유지한다고 하였으나, 실행하지 못하였고 결국 우루과이 정부에서 2천만 달러 이상의 돈을 들여 회사의 주식을 상업화 시키기로 결정했다.

우루과이 정부의 지분 판매 계획

현 우루과이 법에 의하면 플루나(PLUNA) 항공사의 최소 20%의 지분은 공공의 소유여야 한다고 명시되어 있다. 하지만 대통령실 대변인의 말에 의하면 이 법은 오랫동안 유지되어 왔으며 구체적인 방안이 없는 한 현명한 결단을 내려야 할 것이라고 이야기를 했다.

플루나(PLUNA) 항공사는 양적으로는 7대의 CRJ-900 NextGen 항공기 초기 구매에서부터 캐나다 Scotiabank 은행의 신용 보증을 통해 같은 기종을 6개 더 구입하고 올해 12월말까지 비행기 인도를 완료할 예정이다. 하지만 플루나(PLUNA) 항공사의 질적인면(경영)을 살펴보면 상황은 확연히 다르다. El Observador(지역 신문)에 따

르면은 플루나(PLUNA) 항공사는 2010년에서 2011년까지 1,500만 달러에 가까운 손해를 보았다.

이렇게 여러 문제점들이 생겨나고 더욱이 캐나다 은행을 통한 보증의 문제까지 겹쳐져 Enrique Pintado 교통부 장관은 주식을 매도하여 플루나 항공사를 더욱 선진화된 시스템으로 만들자고 제안했다. 현재 플루나 항공사 75%의 지분을 소유하고 있는 동부항공학회(Sociedad Aeronáutica Oriental)의 대변인도 지난 3월 Enrique Pintado 교통부 장관과 Pedro Buonomo 경제부 차관에게 편지를 보내 플루나 항공사의 주식 구매를 권유했다.

보증 문제의 해결 필요성

하지만 과거 캐나다 은행의 보증을 통한 CRJ-900 NextGen 구매 때문에 이와 같은 계획은 순탄치 못할 전망이다. 동부항공학회(Sociedad Aeronáutica Oriental)도 이 보증 문제의 해결은 전략적인 것도 아니고 이상적인 것도 아니고 경제적 문제라 평가하면서 이번 사태의 해결을 위해 우루과이 대통령과 정부의 결단이 필요하다고 이야기를 했다. 현재 Ente 협회(Ente Autónomo)는 Punta del Este(우루과이 몬테비데오 동쪽 150km) 공항의 방면 진입로 사업 소유권을 가지고 있지만 자금 부족으로 인해 사업의 진전을 이루고 있지 못하다. 따라서 자금을 마련하기 위해 현재 가지고 있는 비행기를 장기간 임대해주는 것도 고려하고 있다. 하지만 만약 이 사업이 성공하지 못한다면 자사의 비행기를 팔면서까지 자금을 조달해야 할 것이라고 현지의 전문가가 경고했다.

< 참고 자료 >

www.flypluna.com

www.elobservador.com

www.elpais.com