저비용항공사(LCC) 현황 및 전망

〈목 차〉

Ⅰ. 저비용항공사(LCC) 개념 및 특성
Ⅱ. 해외 저비용항공사(LCC)
Ⅲ. 국내 저비용항공사(LCC)
Ⅳ. 저비용항공사(LCC) 시장 현황 및 전망

Ⅰ 저비용항공사(LCC) 개념 및 특성

1. 저비용항공사(LCC) 개념

▶ 정 의

- 저비용항공사(LCC: Low Cost Carrier)는 효율적 자원배분을 통한 저비용 구조로 낮은 운임을 제공하는 항공사임
- 저비용항공사는 항공자유화와 항공교통 대중화에 부흥한 실용적인 비즈니스 모델로 운항의 안전을 제외한 불필요 서비스를 제공하지 않고 운영비용 절감을 통해 소비자에게 낮은 운임을 제공
- 국내에는 2008년 한성항공(현 티웨이항공)을 시작으로 여러 저비용항공사가 설립되었는데, LCC에 대한 개념이 명확하지 않아 저비용항공사, 저가항공사, 지역항공사 등의 용어가 혼용되고 있음

* 본고는 심사2부 홍기웅 대리가 집필하였으며, 본고의 내용은 집필자의 견해로 당행의 공식입장이 아님

▶ 항공운송사업 분류

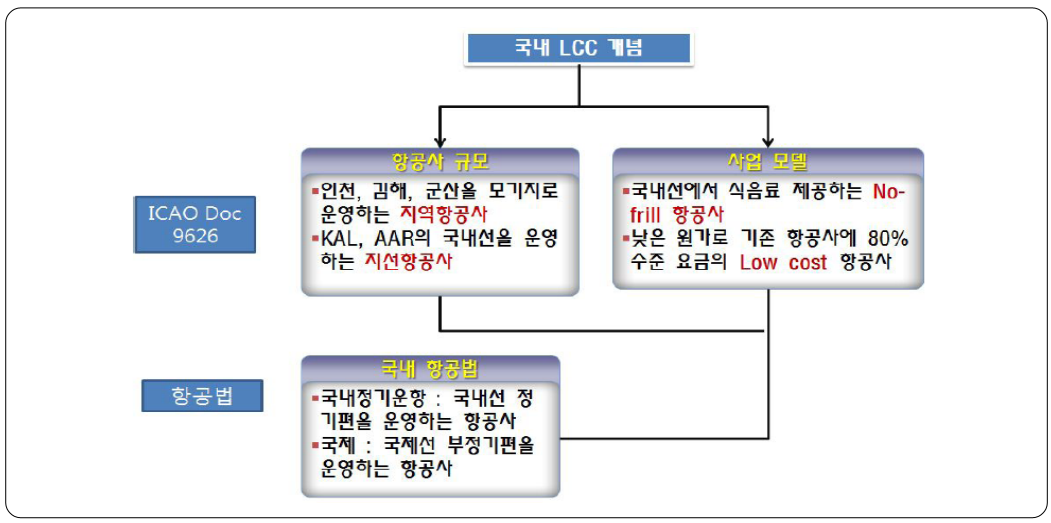
- 국제민간항공기구(ICAO)는 항공사를 다양한 기준으로 분류하고 있는데 운항유형(type of operation), 서비스종류, 운송대상, 마케팅/경제적 고려사항, 운항규모, 소유 및 지배구조, 사업모델 특성 등 7가지 대표적 분류기준으로 구분

사업모델에 따른 항공사 분류

항공사명	정 의
Full service carrier	- 전형적인 국적항공사 또는 대형항공사 - 광범위한 노선망 운영 - 항공사에서 제공할 수 있는 거의 모든 서비스 제공 즉 다양한 좌석등급, 기내 오락시설, 기내식, 기내 면세품 판매, 프리미엄등급 승객 또는 FFP회원을 위한 라운지 제공
No-frills carrier	- full-service carrier와 달리 간단하고 제한적인 기내서비스를 제공 등 저비용항공 운송서비스 제공에 초점을 맞춘 항공사
Low cost carrier	- 저비용 구조의 항공사로 낮은 운임을 제공하는 항공사 - 독립항공사, 대형항공사의 자회사 등의 형태

자료 : 한국항공진흥협회, 「저비용항공사 시장진입에 따른 영향평가 및 발전방안 수립」

- 국내 항공운송사업은 항공법상 정기 항공운송사업과 부정기 항공운송사업으로 분류되며, 국내 LCC는 약간의 기내서비스를 제공하는 No-frills carrier와 운영비용을 절감하는 LCC개념이 혼재된 형태임



자료 : 한국항공진흥협회, 「저비용항공사 시장진입에 따른 영향평가 및 발전방안 수립」

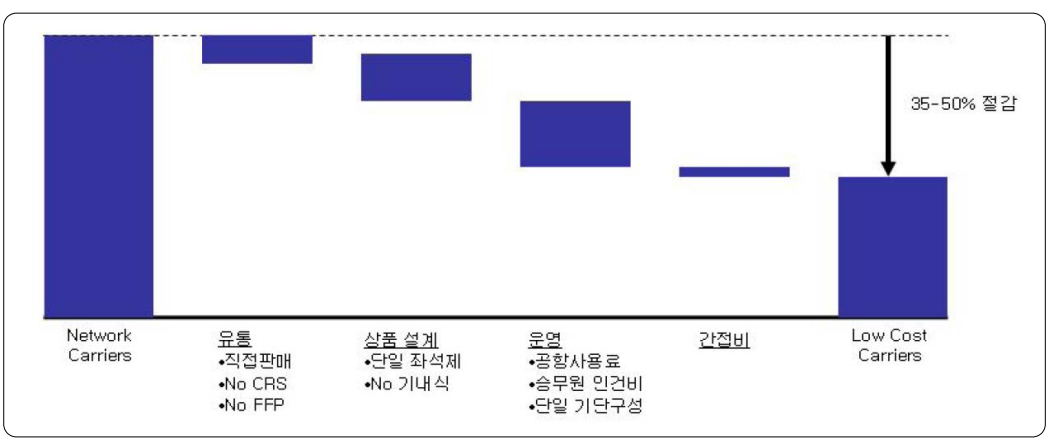
▶ 저비용항공사(LCC) 분류

- 독립형 저비용항공사(LCC)
  - LCC의 일반적 형태로 항공기내 서비스를 제공하는 대신 비용절감을 통한 저운임 정책을 기반으로 운영되며, 미국과 유럽지역 등 풍부한 인구를 활용한 노선운영으로 신규 수요를 창출하며 성장함
    - 예) 사우스웨스트항공, 라이언에어, 이지제트, 에어아시아, 제주항공
- 자회사형 저비용항공사(LCC)
  - 시장에서 LCC가 기존 시장을 장악하는 것을 견제하기 위해 기존 항공사가 기내 서비스 및 운영비 등을 절감하면서 LCC 비즈니스 모델을 따라서 운영하는 형태임
    - 예) 젯스타, 타이거항공, 진에어, 에어부산
  - 자회사형 LCC는 모회사의 국제선 노선보다 국내선과 같은 지선노선을 연결하는데 유리

2. 저비용항공사(LCC) 특성

▶ 일반 특성

- **단순화한 사업모델**: 1970년대 미국의 사우스웨스트항공에 의해 혁신적 LCC모델이 도입된 이후 인건비 절감 및 부대 서비스 미제공 등 단순화한 사업모델로 대형항공사 대비 낮은 비용의 서비스를 제공하면서 미국, 유럽을 거쳐 아시아시장까지 시장점유율을 확대하고 있음



자료 : 교통연구원, 「동아시아지역 저비용항공사의 시장 참여에 따른 대응방안」

- **보조공항 이용**: LCC는 대형 허브공항 대신 혼잡하지 않은 보조공항을 이용하여 항공기 회전율을 증가시킬 수 있고, 공항 사용료 부담을 절감하여 운영비용을 줄일 수 있으며, 보조공항 이용을 통해 항공당국과 지방자치단체로부터 지원을 받을 수 있음
- **단순전략을 통한 운영효율 극대화**: LCC는 항공운송에 필수적이지 않은 기내식, 음료서비스를 축소하여 승무원 투입인력을 감축시킬 수 있고, 객실 좌석 등급 구분을 없애고, 좌석간 공간을 줄여 많은 인원 탑승을 통해 기존 대형항공사보다 수익성을 증가시킴
  - 좌석판매에 있어서 대형항공사의 다양한 판매경로와 달리 LCC항공권은 인터넷 온라인과 콜센터를 통한 직접판매를 원칙으로 하며, 전자체크인서비스

및 자유좌석제 등을 통해 운영비 및 탑승수속 시간을 줄여 효율성을 높임

- **항공기종 단순화**: 소형기 및 단일기종 위주의 기단 운용을 통해 구매 및 임대가 수월하고, 조종사, 정비사, 승무원 훈련비용과 정비보수 비용을 줄일 수 있어 항공기 운용률을 높일 수 있음

저비용항공사(LCC) 비즈니스 모델 비교

특징	LCC	대형항공사
브랜드	저운임	운임과 서비스
요금체계	단순요금	복잡한 요금체계
판매	온라인 직접판매	다양한 판매경로(여행사, 온라인 등)
탑승수속	Ticketless	IATA항공권, Ticketless
노선	지점 대 지점(Point-to-point)	항공동맹을 통한 코드쉐어링(노선공유)
좌석등급	동일 등급 좌석	다양한 등급 좌석
항공기운용	매우 높음	노조 협약을 통한 중급 운용
턴어라운드 시간	평균 25분	공항 혼잡이나 인력에 따라 다양
항공기단	단일기종	다양한 기종
좌석	작은 좌석(small pitch)	넓은 좌석(generous pitch)
고객서비스	제한된 서비스	최상의 서비스
운용전략	여객운행에 집중	화물영업도 포함

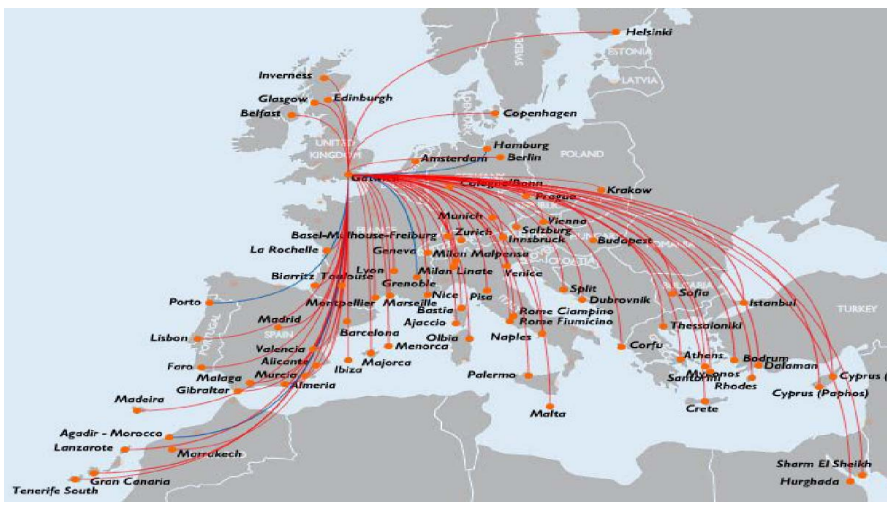
자료 : 한국항공진흥협회, 「저비용항공사 시장진입에 따른 영향평가 및 발전방안 수립」

▶ 노선운영 특성

- LCC는 기본적으로 국내선 및 단거리 위주의 지점 대 지점(Point-to-point) 노선을 운항하며 연결승객이나 갈아타는 승객이 없어 항공기 운항에 있어 빠른 회전이 가능함
- **허브 앤 스포크(Hub-spoke)형 노선**: 초기 LCC들은 지선항공사 역할에서 노선확장을 통해 기존 항공사들과 경쟁할 수 있는 유사 노선형태로 변형되며, 주로 LCC의 거점 허브공항에서 지역공항으로 운항하는 형태를 띠며 지역공항 간 노선운영은 하지 않음

– 국내 LCC는 김포, 제주, 김해 공항을 허브로 노선을 운영 중이나, 국제선의 경우 인천공항을 이용하는 경우도 있음

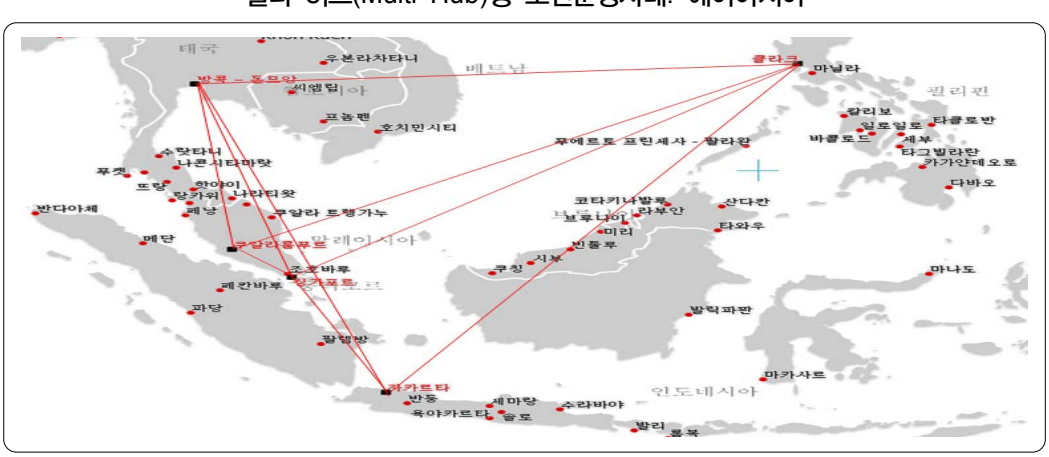
허브 앤 스포크(Hub-spoke)형 노선운영사례: 이지제트



자료 : 한국항공진흥협회

- **멀티 허브(Multi Hub)형 노선**: 복수의 허브공항을 운영하는 형태로 허브공항 간에는 네트워크 형태의 노선을 운영하고, 지역공항 간 노선 운영은 하지 않음 (영국의 라이언에어(Ryanair), 말레이시아의 에어아시아(AirAsia) 등)

멀티 허브(Multi Hub)형 노선운영사례: 에어아시아



자료 : 에어아시아

- **네트워크(Network)형 노선**: 수익성 위주의 노선을 운영하는 형태로 항공수요가 높고, 수익성이 높은 지역공항 간 노선을 운영하며, 미국의 사우스웨스트항공이 미국 내 전 지역을 지역간 노선으로 운항 중임

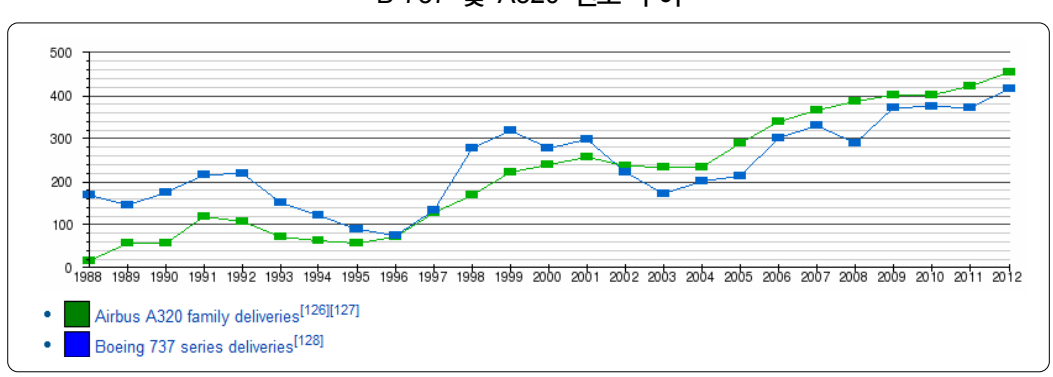
▶ 아시아지역 모델 특성

- 아시아 지역의 LCC는 북미나 유럽과 유사하게 3시간 이하의 단거리 지점간 노선을 운영하며 높은 사업 효율성 및 노동생산성을 강점으로 함
- 아시아 지역 LCC는 북미와 유럽과 달리 보조공항이 적어 허브공항을 이용하기 때문에 주요도시 공항 이용료가 비싼 대신에 대형 항공기를 운영하여 중장거리 및 환승편 등 다양한 노선을 제공함
- 아시아의 저렴한 인건비를 활용해 일부 부가서비스를 제공하면서도 비용경쟁력이 높으며, 일부 2개 이상의 좌석등급을 운영하기도 함

3. 저비용항공사(LCC) 대표 항공기종

- LCC에 적합한 중소형항공기는 보잉사의 B-737시리즈와 에어버스사의 A320 패밀리가 있으며, 미국 및 아시아 LCC는 B-737 항공기 사용이 많고, 유럽계 LCC는 A320 및 B-737 항공기를 사용하고 있음

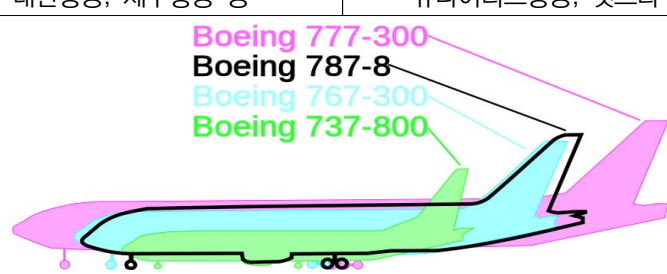
B-737 및 A320 인도 추이



자료 : 위키백과, 「에어버스 A320」

- 보잉사의 B-737은 1968년 도입이후 개량을 거쳐 1997년 NG(Next Generation) 모델로 B-737(600, 700, 800, 900)을 출시하여 최대 판매 대수 기록을 유지 중이나, 1988년 에어버스사의 A320이 출시 이후 꾸준히 생산을 늘려 중단거리 항공기로서 B-737의 경쟁기종으로 자리매김하고 있음

주요 저비용항공사(LCC) 기종 비교

구 분	B-737 800	A320 200
항공사	보잉(Boeing)	에어버스(Airbus)
시장가	U$43.44백만	U$42.30백만
최초인도년월	1997.07	1988.03
수주/인도(대)	1,427/2,959	6,433/3,420
크 기	동체길이: 39.5m 날개폭: 35.8m 전고: 12.5m	동체길이: 37.5m 날개폭: 34.1m 전고: 11.7m
항속거리	5,650~10,200km	6,900km
경제속도 (최대속도)	823km/h (876km/h)	828km/h (871km/h)
좌석수	2 class : 162석 1 class : 175석	2 class : 150석 1 class : 164석
특 징	- 최장수, 최대 판매대수 기종 - 연료효율화, 탄소배출 감소 - 거대한 윙렛 - 타원형 엔진흡입구	- 2011년말기준 최단기간 최대 판매대수 기록 - 고연비, 저소음, 탄소배출감소 - 연료절약형 샤크렛 - 향상된 전자장비
운항 항공사	사우스웨스트 항공, 라이언에어, 대한항공, 제주항공 등	에어프랑스, 에어아시아, 이지젯, 유나이티드항공, 젯스타 등
항공기 크기 비교		

Ⅱ 해외 저비용항공사(LCC)

1. 미국·유럽 주요 저비용항공사(LCC)

▶ 사우스웨스트항공(미국)

- 1967년 설립되어 텍사스 주 댈러스에 본사를 둔 최초의 저비용항공사로서, 포화상태의 미 항공업계에서 1973년 이후 현재까지 40년간 연속 흑자를 기록
  - 총여객 운송수로 세계 3위이며, 30년 평균 주가수익률 1위, 세계에서 존경받는 기업 2위, 포천지가 선정한 일하고 싶은 기업 1위로 산업 세분화(Segmentation)를 통한 전략적 위치(Strategic position)를 구축하여 성공
- 설립초기부터 단거리 구간을 저운임, 고빈도로 운항함을 기본전략으로 삼고 운항을 시작하였고, 보잉737의 항속거리를 감안 2개 지점간 수송에 중점을 둔 포인트투포인트형 수송을 통해 단거리와 중거리 노선을 연결한 네트워크 형태로 사업을 확장함
- 2012년 결산 결과 매출액 U$16,093백만(약 17.7조원), 영업이익 U$623백만(약 6,853억원), 순이익 U$421백만(약 4,631억원)을 기록하였으며, 694대의 항공기단을 운영하며 165.96%의 부채비율을 유지하고 있음

사우스웨스트항공 재무현황

(단위: U$, 백만)

구분	영업수익	영업이익	순이익	총자산	자기자본	부채비율	순이익률
2012년	17,088	623	421	18,596	6,992	165.9%	2.5%
2011년	15,658	693	178	18,068	6,877	162.7%	1.1%

▶ 라이언에어(아일랜드)

- 라이언에어는 1985년 설립되어 아일랜드 더블린공항과 런던 스탠스테드공항외 50여개 공항을 허브로 유럽 전역을 운항 중인 유럽 최대의 저비용항공사(LCC)임
  - 1985년 토니라이언 등 라이언가에서 설립이후 적자를 기록하다가 토니라이언의 세무컨설턴트였던 마이클 오리어리(Michael O'Leary)가 미국의 사우스웨스트항공 비즈니스모델을 들여와 1994년 CEO 취임이후 2년만에 흑자 전환에 성공함
- 2013년 3월 결산 기준 매출액 €4,884백만(약 7.1조원), 영업이익 €618백만(약 8,977억원), 순이익 €503백만(약 7,306억원)을 기록하였으며, 303대의 항공기단을 운영하며 173.2%의 부채비율을 유지하고 있음
- 라이언에어는 유럽 29개국 57개 거점도시, 180개 공항을 중심으로 1,611개 노선을 운영하며 평균 €48(약 6.8만원)로 초저가 운임을 유지하는 유럽 최대(2012년 총운송수 유럽 1위)의 저가 항공사임

라이언에어 재무현황

(단위: EUR, 백만)

구분	영업수익	영업이익	순이익	총자산	자기자본	부채비율	순이익률
2013년	4,884	718	569	8,943	3,273	173.2%	11.6%
2012년	4,325	618	503	9,001	3,307	172.2%	11.6%

자료 : Ryanair ,「Full Year Results 2013」

- 라이언에어의 대표 마이클 오리어리(Michael O'Leary)는 사우스웨스트항공 모델에서 더 나아가 비용최소화를 최대 목표로 두고, 모든 시스템을 비용 절감에 맞춘 전략을 제시
  - 티켓 없는 인터넷 체크인, 위탁수화물유료, 기내 수화물 제한, 자유 좌석제, 의자 등받이 고정, 의자 테이블, 포켓 제거, 기내유료서비스, 징벌적 수수료, 호텔·보험 부가서비스 등을 도입하여 영업 효율성을 극대화함

– 기내 화장실 사용 유료화, 입석 좌석 도입, 비만 승객 추가요금 적용 등은 거부감을 불러일으키기도 함

라이언에어 유가제외 단위비용(Unit Cost) 비교

구분	라이언에어	이지제트	노르웨이항공
인건비	€5	€9	€16
공항이용료	€8	€21	€19
항공노선 이용료	€6	€6	€8
유지보수비	€8	€9	€17
기타 판관비	€2	€9	€10
총비용	€29	€54	€70

자료 : Ryanair ,「Full Year Results 2013」

- 라이언에어는 고객서비스, 다양한 수수료, 고용관계, 광고 등 브랜드 및 여론이 좋지는 않지만, 가격 중심의 운임최소화 전략으로 시장 지위를 유지할 것으로 보이며, 미국 동부를 타겟으로 새로운 장거리 노선을 계획하고 있음

▶ 이지젯(영국)

- 이지젯은 1995년 설립된 영국의 저비용 항공사로 런던 개트윅 공항을 중심으로 30개국 이상 605개 노선을 운영 중인 유럽 제2의 저비용항공사임
- 비즈니스 고객을 타겟으로 런던 개트윅, 제노바, 밀라노 말펜사, 리스본, 암스테르담 국제공항 등 주요 공항을 이용하여 고객 편의성이 증대되나 공항이용료 부담, 항공기 회전율 감소 등 비용증가 요소가 존재하여 경쟁사 라이언에어에 비해 단위비용이 높은 편임
- 이지젯은 유럽의 저가항공 수요 증가와 더불어 성장하고 있으며, 주요 공항에서의 강점, 고객서비스, 브랜드 이미지 제고 등 라이언에어와는 조금 다른 전략으로 시장 지위를 유지할 것으로 예상됨

2. 아시아 주요 저비용항공사(LCC)

▶ 에어아시아(말레이시아)

- 에어아시아는 1993년 설립이후 말레이시아 정부투자기관 소유였으나, 적자에 시달리며 2001년 튠에어(Tune Air Sdn Bhd)의 토니 페르난데스(Tony Fernandes)에게 1 링깃(약 340원)에 인수된 이후 2년만에 부채를 상환하며 놀라운 경영실적을 보임
  - 2001년 인수당시 부채 4,000만 링깃(약 135억원), B-737 300s 2대였던 회사는 현재 A320항공기 125대를 통해 18개국 174노선을 운항 중인 승객수(3천7백만명) 기준 아시아 4위 항공사이자 아시아 최대의 LCC임
  - 2013년 세계항공대상(2013 World Airline Awards)에서 에어아시아는 5년 연속 "올해의 세계최고 저비용항공사", "아시아 최고 저비용항공사"로 선정되었고, 계열사인 에어아시아 엑스는 "올해의 프리미엄 클래스 운영 저비용항공사"에 이름을 올림
- 2012년 결산 기준 매출액 약 1조 6천억원, 영업이익 3,459억원, 순이익 6,159억원을 기록하였으며, 자기자본 약 1조 9천억원에 183.0%의 부채비율을 유지하고 있음

에어아시아 재무현황

(단위 : 억원)

구분	영업수익	영업이익	순이익	총자산	자기자본	부채비율	순이익률
2012년	16,634	3,459	6,159주)	56,315	19,898	183.0%	37.0%
2011년	15,120	3,910	1,868	46,774	13,577	244.5%	12.3%

주 : 자회사 처분이익 3,902억원 반영됨

- 에어아시아 그룹은 에어아시아 말레이시아(MAA), 타이 에어아시아(TAA), 인도네시아 에어아시아(IAA), 에어아시아 필리핀(PAA), 에어아시아 엑스 등 자회사 및 관계회사 등으로 구성됨
- 2007년 설립된 에어아시아 엑스(AirAsia X)는 총 18대(A330-300 16대,

A340-300 2대) 항공기를 통해 동북아시아, 호주, 인도, 중동 등을 운항하고 있는 장거리 저비용 항공사로 2013년 상반기 매출 3,470억원, 영업이익 155억원 흑자를 유지 중임

- 2011년 일본 ANA홀딩스(51%)와 에어아시아(49%)가 공동설립한 에어아시아 재팬은 낮은 인지도와 단조로운 노선, 실적부진 등 복합적 사유로 합작관계를 청산해 2013년 10월 26일을 끝으로 운항을 중단할 예정이며, 에어아시아는 주부공항을 중심으로 다른 기업과 합작을 추진 중임

▶ 피치항공(일본)

- 피치항공은 2011년 설립되어 오사카 간사이 국제공항을 기반으로 일본 국내선과 대한민국, 타이베이, 홍콩 노선을 운항하고 있는 ANA(전일본 공수) 계열의 저비용 항공사임
- 피치항공의 운임은 제한된 서비스로 가격을 낮춘 "해피피치" 운임과 부가서비스 제공 및 변경이 유연한 "해피피치 플러스" 운임과 같이 2종류 운임으로 나누어짐

구 분	해피피치	해피피치 플러스
제공 서비스	- 10kg 까지 기내 반입 수하물 허용	- 10kg 까지 기내 반입 수하물 허용 - 위탁수하물 1개(20kg) 무료 - 좌석지정(스탠다드, 플래저 시트) 요금 무료 - 탑승일 변경 수수료 무료(인터넷)
타겟 고객	- 여행경비 중 항공권 비용을 낮추고자 하는 고객 - 여행계획이 확정되어 예약변경 가능성이 낮은 고객 - 불필요한 서비스를 줄이고자 하는 고객	- 정해진 날짜보다 자유롭게 여행 계획을 세우고자 하는 고객 - 짐이 많고, 동승객과 나란히 앉고자 하는 고객 - 출장 등으로 일정이 변경 될 가능성이 높은 고객
서울(인천)-오사카(간사이) 통상운임	편도 59,800~259,800원	편도 95,600~275,500원
부산(인천)-오사카(간사이) 통상운임	편도 53,900~233,900원	편도 86,100~237,200원

자료 : 피치항공 홈페이지

- 파격적인 가격할인으로 국내 이용객이 증가하고 있는 피치항공은 운송불이행 및 지연, 항공권 구입 취소시 위약금 과다 및 환급거절 등으로 외국계항공사 중 소비자 피해 1위를 기록 중임
  - 피치항공은 국내에 별도 지사 설치 없이 총판대리점을 설치하여 항공권 판매 등 제한된 업무를 하여 소비자 피해가 발생해도 보상처리가 어려운 실정임

Ⅲ 국내 저비용항공사(LCC)

▶ 제주항공

- 2005년 설립된 제주항공은 애경그룹(75%)과 제주도(25%)가 공동출자한 회사로 국내에서 세 번째로 정기항공운송면허를 취득하여 국내선 (3개) 및 국제선 (13개)을 포함해 총 16개 정기노선을 운항 중인 저비용항공사임
  - 2006년 최초 도입했던 프로펠러 항공기 봄바디어 Q400은 2012년 4대를 매각해 모든 기종을 B-737 800으로 단일화했으며 현재 13대의 항공기를 보유하고 있음
  - 2013년 1월 IATA(국제항공운송협회)의 항공운송 표준평가제도인 “IOSA (IATA Operation Safety Audit) 6th Edition” 인증을 국내항공사 최초로 받아 제주항공의 안정성을 인증 받음
- 2012년 결산 기준 매출액 3,412억원, 영업이익 22억원, 순이익 53억원을 기록하였으며, 자기자본 332억원에 268.5%의 부채비율을 유지하고 있음

제주항공 재무현황

(단위 : 억원)

구분	영업수익	영업이익	순이익	총자산	자기자본	부채비율	순이익률
2012년	3,412	22	53	1,225	332	268.5%	1.5%
2011년	2,577	139	168	1,010	286	253.1%	6.5%

- 설립초기 자본금 1,100억원은 누적결손으로 인해 많이 감소하였으나, 2011년부터 흑자 전환하며 2013년 상반기 91억원의 당기순이익을 기록 중임
- 제주항공은 사우스웨스트항공 및 라이언에어의 LCC전략을 차용하여 B-737로 기종단일화를 이루었고, 하루 평균 12시간 가동을 목표로 항공기 가동률을 높여 고정성 단위비용을 낮추고 수익성 개선을 도모했음
  - 파일럿 연속 근무시간 8시간 제한을 감안하여 편도 4시간, 왕복 8시간 내 야간운항이 가능한 동남아 노선 확장을 시도해 홍콩, 방콕, 마닐라, 세부 노선을 신설함
- 항공기 "예방정비"를 도입해 주요 부품 재고보유를 늘려, 부품 수명이 80% 도달하면 고장이 나지 않았어도 이상증상 발견시 즉시 교체를 실시하였고, 정기 정비인 "A-체크" 주기를 1달 내로 줄이는 등 정비로 인한 지연결항률을 낮춤
- 제주항공은 외국계 LCC보다는 우월한 서비스를 제공하고 가격은 풀서비스 항공사보다 저렴하게 유지하는 전략을 유지하며, 무료 수화물, 카드수수료 미부과, 환불가능 정책을 통해 한국형 저비용항공사(LCC)로 자리매김 중임

▶ 진에어

- 진에어는 2008년 김포-제주 간 노선을 취항한 한진그룹(한진칼)의 100% 자회사로 11대 항공기를 보유하고 12개 노선을 운항하고 있는 저비용항공사임
  - 외국계 LCC와 달리 위탁수하물을 무료로 운송할 수 있으며, 국제선의 경우 가벼운 기내식 및 음료를 제공하며 좌석은 구역으로 배정해 구역 내 자유좌석제를 운영 중임

진에어 재무현황

(단위: 억원)

구분	영업수익	영업이익	순이익	총자산	자기자본	부채비율	순이익률
2012년	2,475	145	98	701	133	426.7%	3.9%
2011년	1,703	69	32	602	42	1,348.7%	1.9%

- 진에어는 2012년 매출액 2,475억원, 영업이익 145억원을 기록 중이며, 2013년 상반기도 영업이익 29억원을 달성하며 흑자 기조 유지 중임

▶ 에어부산

- 에어부산은 2007년 아시아나항공과 부산광역시 외 주주들이 공동 설립한 저가항공사로 10대의 항공기를 보유하고 부산 김해 공항을 중심으로 12개 노선을 운영 중임.
  - 에어부산은 모기업인 아시아나항공과 코드쉐어 협정을 통해 국내선과 국제선 일부를 공동 운항 중이며, 에어부산의 항공기 중 보잉계열 737 항공기 6대는 2015년까지 반납하고, 에어버스사의 A320 항공기로 대체될 예정임

에어부산 재무현황

(단위: 억원)

구분	영업수익	영업이익	순이익	총자산	자기자본	부채비율	순이익률
2012년	2,208	39	44	896	516	73.6%	2.0%
2011년	1,776	21	47	757	475	59.2%	2.6%

▶ 이스타항공, 티웨이항공

- 이스타항공은 2007년 설립이후 9대의 항공기를 보유하고 국내외 8개 노선을 운항 중에 있는 저비용항공사로, 티웨이항공과 코드쉐어 협정을 맺고 김포-쑹산 노선을 공동 운항 중에 있음

- 티웨이항공은 2003년 설립이후 한성항공으로 영업을 시작한 대한민국 최초의 저비용항공사였으나 자금난과 투자실패로 기업회생절차를 거쳐 2012년 출판회사 예림당 컨소시움에 인수되었으며, 현재 항공기 5대를 통해 국내선과 방콕, 후쿠오카 등 국제선을 운항 중임
- 이스타항공(△416억원)과 티웨이항공(△353억원)은 2012년 결산기준으로 전액 자본잠식 상태이며 적자 기록 중이나, 2013년 상반기 국제노선 공격적 확장 및 중국 부정기편 운항 등으로 두회사 모두 처음으로 흑자전환에 성공함
  - 이스타항공은 2013년 상반기 매출액 1,169억원, 영업이익 4.2억원을 기록하였으며, 티웨이항공도 매출 810억원, 영업이익 22억원을 기록함
  - 이스타항공과 티웨이항공은 코드쉐어링을 통해 공동운항에 나서 이스타항공은 주 3회(화, 목, 토), 티웨이항공은 주 4회(월, 수, 금, 일) 항공기를 띄워 두 회사 모두 주 7회 운항하는 효과를 누리고 있음

Ⅳ 저비용항공사(LCC) 시장 현황 및 전망

▶ 국내 저비용항공사(LCC)의 점유율 확대

- 2013년 상반기 저비용항공사(LCC) 이용객은 항공여행 수요증가와 국제노선 진출 확대 등으로 전년 동기(627만명) 대비 17.7% 증가한 738만명을 기록하였고, 시장점유율은 2013년 상반기 21%를 기록함
  - 국내선은 전년동기 대비 8.5%증가한 512만명이 LCC를 이용하여 점유율은 47.8%를 기록하였으며, 국제선도 상반기 226만명이 LCC를 이용하여 점유율은 2012년 6.8%에서 2013년 상반기 9.3%로 증가함

국내 저비용항공사(LCC) 점유율 추세

	'10년 상반기	'11년 상반기	'12년 상반기	'13년 상반기
LCC 시장점유율	12.8%	16.0%	18.5%	21.0%
국내선	34.0%	40.5%	43.1%	47.8%
국제선	1.8%	3.6%	6.8%	9.3%

자료 : 국토교통부, 「13년 상반기 저비용항공사 시장점유율 상승세」

- 김포-제주, 김해-제주, 김포-김해 노선의 경우 저비용항공사(LCC)의 정규노선 점유율이 50%를 넘어서며, 내국인 다수가 저비용항공사를 통해 국내선을 이용함
  - 김포-제주(LCC 333만명, 점유율 59.3%), 김해-제주(LCC 99만명, 점유율 72.7%), 김포-김해(LCC 49만명, 점유율 50.0%)
- 국제선에서 LCC가 8만명이상 수송한 노선 중 인천-괌, 김해-후쿠오카 노선은 점유율이 50%를 상회하였으며, 국제선 다수 노선에서 LCC 점유율이 상승함

LCC 주요노선 여객점유율

(단위: 명)

주요노선	2012년 상반기				2013년 상반기			
	대형사	LCC	외항사	LCC 점유율	대형사	LCC	외항사	LCC 점유율
인천-방콕	446,718	222,759	354,007	21.8%	475,828	254,880	356,173	23.5%
인천-오사카	436,497	91,481	63,621	15.5%	391,651	143,853	176,259	20.2%
인천-후쿠오카	394,232	91,970	-	18.9%	371,947	133,305	-	26.4%
인천-괌	108,837	60,728	-	35.8%	107,804	122,648	-	53.2%
김해-후쿠오카	130,287	45,599	-	25.9%	82,112	90,699	-	52.5%
인천-세부	146,604	17,558	123,861	6.1%	162,093	86,345	140,606	22.2%
김해-오사카	129,994	48,110	-	27.0%	144,357	85,412	-	37.2%
인천-홍콩	552,526	93,621	471,947	8.4%	607,178	84,043	471,319	7.2%

자료 : 국토교통부, 「13년 상반기 저비용항공사 시장점유율 상승세」

- 인천공항을 통해 운항한 항공사 전체 부정기편의 경우 일본노선은 2013년 상반기 60,655명으로 전년동기 대비 29.2%증가하였으며, 중국노선은 2013년 상반기 222,187명으로 전년동기 대비 35.7% 증가를 기록함

▶ 외국계 저비용항공사 국내 진입

- 현재 국내에서 운항 중인 외국계 저비용항공사(LCC)는 6개 항공사로 에어아시아(엑스, 재팬), 피치항공, 세부퍼시픽항공, 제스트항공, 스타플라이어항공, 스쿠트항공이 있음
  - 에어아시아엑스는 2010년부터 국내 취항한 중장거리 저비용항공사로 쿠알라룸푸르, 마닐라, 세부, 칼리보를 직항으로 하여 인천공항과 김해공항 노선을 운영하고 있으며, 에어아시아재팬은 2012년부터 나고야와 도쿄 나리타노선을 운영하고 있음
  - 피치항공은 오사카 간사이공항과 인천, 김해공항 노선을 운영하고 있고, 세부퍼시픽 항공은 마닐라에서 인천, 김해공항 노선을 운영 중에 있으며, 스쿠트항공은 2013년 6월부터 싱가포르와 인천공항 운항을 시작한 중장거리 저비용항공사임
- 2013년 국내 진출을 추진 중인 외국계 저비용항공사는 싱가포르에 기반을 둔 타이거항공, 호주 콴타스항공의 자회사인 젯스타가 있으며, 합작관계를 청산한 ANA계열의 에어아시아재팬은 2014년 3월부터 바닐라에어로 국내 운항을 재개할 예정임
- 외국계 저비용항공사의 경우 파격적 운임할인으로 국내 이용객이 늘고 있으나 환불시 위약금 과다, 지연운항 등 사유로 고객만족도는 높지 않으며, 필리핀의 제스트항공은 금년 8월 필리핀 항공당국에 안전규정 위반 사유로 운항정지 명령을 받아 보라카이의 한국인 관광객이 이용에 불편을 겪는 등 항공기 안전에 취약성을 보임
- 타이거항공과 인천시는 2008년 국내 LCC합작법인 설립을 시도하였으나 여론의 반대로 인해 무산되었으며, 외국계항공사의 국내 LCC인수설이 계속

되어온 점 등을 볼 때 국내에도 합작법인을 통한 외국계 LCC의 진출이 예상됨

▶ 중국항공시장 개방제한

- 2013년 상반기까지 방한한 중국 관광객은 173만 5,371명으로 전년 동기 대비 29.5%증가하였고, 인천과 제주국제공항 등을 통해 중국을 잇는 항공편은 4만 2,123편, 여객수는 515만 3,954명을 기록함
  - 제주도의 경우 무비자입국 및 항공자유화 영향으로 금년 상반기 제주기점 중국노선은 3,325편, 여객수 44만 4,393명을 기록하였고, 그중 국내 LCC는 1,212편 여객수 17만 8,470명을 수송하며 전년동기 대비 80%에 가까운 성장률을 보임
- 2013년 9월 중국 항공당국은 국내 항공사에 "부정기편을 운항하는 항공사를 노선 당 1곳으로 제한하고, 운항 횟수도 주 2회를 초과할 수 없으며, 한 노선에서 부정기편이 연간 총 4개월 이상 운항할 수 없다"는 방침을 통보함
  - 중국은 부정기편 운항 제한을 통해 자국 항공사의 정기 항공편을 활성화하고, 자국 저비용항공사(LCC)를 육성하고자 하는 것으로 풀이됨
  - 제주도의 경우 항공자유화 구역이라 중국 항공사는 자유롭게 운항횟수나 좌석공급 규모를 정할 수 있어, 국내 LCC의 제주-중국 지방도시 부정기편 진출, 영업상황을 보고 해당 정기노선 개설 여부를 결정할 수 있음
- 중국은 정부 보호 하에 국영항공사(에어차이나, 남방항공, 동방항공 등)가 시장의 80%를 과점하여 민간항공사의 발전이 쉽지 않았으나, 2013년 9월 항공시장규제 철폐 논의를 통해 동남항공, 춘추항공 등 중국 민영항공사 육성을 추진하여 민항체제로 항공산업 육성을 추진 중임
- 2013년 상반기 중국행 부정기편 확대를 통해 매출을 늘린 국내 저비용항공사(LCC)는 중국의 규제로 일정부분 사업축소가 불가피하나, 중국당국의 자국 저가항공사 육성이후 동북아 항공시장 자유화 시대가 열리면 한중일 LCC 간 각축전이 벌어질 것으로 예상되는바 국내 LCC의 체계적 지원 및 대형화가 필요함

▶ 국내 LCC전용터미널 필요성

- 국내 저비용항공사(LCC)가 취항한지 8년이 지난 시점에서 LCC 육성을 위해 일본 간사이 및 나리타 LCC전용터미널과 같은 인프라 시설을 국내에도 도입해야 한다는 논의가 생김
  - 일본 나리타 LCC 전용터미널은 국제선 시설사용료가 기존 터미널보다 40% 저렴한 1,500엔(약 2.2만원)이며, 이는 인천공항 이용료인 2.8만원보다 저렴한 수준임
  - 인천시는 항공산업 지원 육성 조례 제정을 추진하며 인천공항에 LCC전용 터미널과 전문정비시설 건립, 국내외 항공정비기업 유치를 진행 중임
- LCC전용터미널 건설을 위해서는 터미널을 거점으로 삼는 저비용항공사가 있어야하고, 터미널 건설시 저렴한 시설사용료를 충당할 수 있는 다른 수입이 있어야 투자회수 및 유지가 가능함
  - 국토교통부는 국내 LCC터미널 건설에 대해 국내 소비자들의 패턴과 중장기 항공정책 등을 감안하여 건설 여부를 검토 중임

▶ 동남아시아 노선, 신규시장 진출

- 국내 저비용항공사 5개사는 2013년 상반기 국내선과 중국 부정기편 등 호황에 힘입어 매출이 크게 증가하였으나 중국의 부정기편 제한 등으로 인해 하반기 항공기 운항 조절 및 신규 노선 진출에 대한 필요가 증가됨
  - 제주항공은 국내선 왕복 운항횟수를 주 168회로 늘렸고, 괌과 방콕노선을 증편했으며, 12월부터 태국 치앙마이와 라오스 비엔티안에 부정기 노선을 운항할 예정임
  - 진에어는 라오스 비엔티안 운항에 이어 태국 치앙마이를 신규 취항하여 국내 LCC 중 가장 많은 동남아 노선을 확보하게 됨

국내 저비용항공사 취항 노선

	제주항공	진에어	에어부산	이스타항공	티웨이항공
중국노선	인천-홍콩 인천-칭다오	인천-홍콩 인천-마카오 제주-상하이	부산-홍콩 부산-칭다오 부산-마카오 부산-시안	청주-심양	-
동남아, 타이베이노선	인천-방콕 인천-세부 인천-마닐라	인천-방콕 인천-세부 인천-클락 인천-비엔티안	부산-세부 부산-씨엠립 부산-타이베이 부산-가오슝	인천-방콕 인천-푸켓 인천-코타키나발루 김포-송산	인천-방콕 김포-송산
대양주노선	인천-괌	인천-괌	-	-	-
일본노선	인천-나리타(도쿄) 인천-오사카 인천-후쿠오카	인천-나카사키 인천-오키나와 인천-삿포로	부산-후쿠오카 부산-오사카 부산-나리타(도쿄)	인천-오사카 인천-나리타(도쿄)	인천-후쿠오카
부정기 취항지	중국 : 웨이하이 동남아 : 씨엠립, 푸켓, 수빅 일본 : 히로시마, 고치, 우베, 가고시마, 키타큐슈, 마츠야마, 오카야마, 이와미, 삿포로	-	-	-	중국 : 하이난, 창사, 광저우, 원저우, 서안

- 국내 LCC 보유기종과 사업전략 상 푸켓과 괌 노선까지가 운항가능한 한계인데, 방콕·홍콩 등 인기노선의 중복 취항으로 인한 경쟁심화 속에 LCC 성장을 위해 새로운 전략 및 노선개발이 요구됨
  - 국내 LCC는 5시간 이내 지역이 대부분으로 중국·일본은 1~3시간 운항을 통해 하루 평균 12시간 운항을 하나, 푸켓라인을 넘어 동남아 신규 취항을 위해서는 중대형항공기 도입과 연료비 증가, 하루 1번 운항이라는 비용 증가 요인이 존재함
  - 국내 진출한 외국계 LCC인 에어아시아는 중대형항공기인 A330을 통해

인천, 부산-쿠알라룸푸르노선을 운항 중이고, 스쿠트항공은 B-777 항공기를 통해 인천과 싱가폴을 취항하고 있음

- 대한항공의 아키타-인천공항을 경유한 해외여행이 아키타-하네다-나리타공항을 통한 해외여행보다 편리하여 일본 관광업계에서 인기였던 점을 차용하여 인천국제공항의 명성을 활용한 LCC노선 개발이 하나의 방법이 될 수 있음

▶ 저비용항공사(LCC) 전망

- 국내 저비용항공사(LCC)는 일반적인 LCC 저비용구조(대형사 50~60%수준)에 비해 운임 할인(대형사 80%수준)이 크지 않은데, 이는 기내식 무상제공, 탑승수속직원 인건비, 공항이용료, 위탁수화물 무료 등 LCC에 필수적인 비용절감에 제한이 있기 때문임
  - LCC이용 소비자의 서비스 기대수준이 높은 점을 볼 때 국내 승객들의 LCC인식이 아직 정립되지 않았지만, 저렴한 가격을 찾아 외국계 LCC를 이용하는 국내 승객들을 볼 때 불편함을 감수하고 저렴한 운임을 원하는 소비자를 공략할 필요가 있음
  - 북미와 유럽, 아시아의 많은 LCC가 파산한 사례를 보면 경쟁항공사보다 비용절감에 실패하고, LCC에 벗어난 전략(허브공항이용, 다양한 좌석등급 운영, 부가서비스 제공)시행, 부실한 재무구조였던 점을 국내 LCC들이 참고해야 함
- 국내 LCC는 국내선과 단거리 국제선에서 우위를 통해 성장했지만, 연료비·항공기 기종에 따른 노선확대 제한 및 불편한 출·도착시간, 각종 수수료 등 감안시 대형 항공사의 항공노선 매출감소는 제한적일 것으로 전망됨
  - 백화점-마트처럼 항공업계도 각자 다른 시장을 당분간 유지할 것으로 보이나, 모회사-자회사 항공사 간에는 노선 중복을 피해 동일 계열 회사 간 승객 쟁탈전은 지양해야할 요소임
- 국내 LCC는 중장기적으로 동남아시아의 저렴한 인건비 활용, 지역 내 허브 구축을 위해 동남아시아 현지법인 구축을 통한 “합작회사에 의한 네트워크

확장"이 요구되고, 자본확충을 통한 자가 항공기 보유를 확대해 운영비용 절감이 필요하며, 중국의 항공시장 개방에 따른 한중일 항공자유화(Open Sky)를 대비한 경쟁력 확보가 요구됨

- LCC발상지인 미국에서 LCC와 대형항공사간 격차가 좁아지고 있고, LCC 원조인 사우스웨스트항공이 제1공항을 이용하며, 해외 장거리 운항노선을 취항한 점 등을 볼 때, 항공업계는 장기적으로 기존 항공사의 LCC화에 따른 운임-서비스의 하향 평준화가 이루어 질 것으로 예상됨

〈참고〉

1. 2012년 아시아 최고 저비용항공사(LCC)

순위	항공사명	국가
1	에어아시아(AirAsia)	말레이시아
2	에어아시아엑스(AirAsiaX)	말레이시아
3	젯스타 아시아(Jetstar Asia)	싱가포르
4	인디고 항공(IndiGo)	인도
5	스파이스제트(SpiceJet)	인도
6	타이거 항공(Tiger Airways)	싱가포르
7	녹에어(Nok Air)	태국
8	에어 부산(Air Busan)	대한민국
9	스카이마크 항공(Skymark Airlines)	일본
10	스카이넷 아시아항공(Skynet Asia Airways)	일본

자료 : World Airline Awards

2. 2012년 세계 최고 저비용항공사(LCC)

순위	항공사명	국가
1	에어아시아(AirAsia)	말레이시아
2	버진아메리카 항공(Virgin America)	미국
3	젯스타 항공(Jetstar Airways)	호주
4	에어아시아엑스(AirAsiaX)	말레이시아
5	이지젯(EasyJet)	영국
6	웨스트젯(WestJet)	캐나다
7	젯스타 아시아(Jetstar Asia)	싱가포르
8	사우스웨스트 항공(Southwest Airlines)	미국
9	아줄 항공(Azul Airlines)	브라질
10	인디고 항공(IndiGo)	인도

자료 : World Airline Awards

〈참고문헌〉

- 교통연구원, 「동아시아지역 저비용항공사의 시장 참여에 따른 대응방안」, 2006. 2
- 한국항공진흥협회, 「저비용항공사 시장진입에 따른 영향평가 및 발전방안 수립」, 2009.11
- 국토교통부, 「'13년 상반기 저비용항공사 시장 점유율 상승세」, 2013. 7
- CAPA Centre for Aviation, 「Ryanair SWOT analysis」, 2013. 2
- 각 항공사, 「Annual Report」, 각 년도.
- 김종철, 「사막을 걷는 CEO」, 매일경제신문사, 2012. 10
- 박용범, 「대한항공, 아시아나도 해외 합작사 만들어야」 매일경제신문사, 2013. 6
- 박진석, 「저가항공 '푸껫라인' 딜레마」 중앙일보사, 2013. 7
- 영종의 블로그, 「LCC이야기 1~10」, 2013. 2