

이슈보고서

산업경제팀

VOL.2018-이슈-14(2018.12.31)

항공운송산업 동향 및 2019년 전망

CONTENTS

<요약>

- I. 항공운송산업 현황
- II. 항공운송산업 2019년 전망
- III. 결론 및 시사점

작성

조사역 홍성준 (6255-5709)

sj_hong@koreaexim.go.kr





<요 약>

I. 항공운송산업 현황

□ 2018년 국내 항공운송산업 여객 운송 실적은 전년동기대비 7.7% 증가, 화물 운송 실적은 전년동기대비 3.4% 증가 추정(한국교통연구원)

- 여객 운송 부문은 해외여행 수요 증가세 지속, 중국 단체여행 일부 허용 및 저비용항공사 공급석 확대에 기인
- 화물 운송 부문의 부진은 항공운송 비중이 높은 LCD·휴대폰 운송량 감소와 중국 항공사들과의 가격경쟁 심화로 대한항공 등에서 화물기 공급량이 감소한 것이 주요인

운송 부문별 실적

(단위 : 천명, 천톤, %)

구분	2015년	2016년	2017년	2018년 ^e
여객 운송	89,415	103,914	109,362	117,737
증가율	9.8	16.2	5.2	7.7
화물 운송	3,807	4,074	4,322	4,468
증가율	3.1	7.0	6.1	3.4

주 : 국내선 및 국제선 합산. 2018년은 전망치

출처 : Airportal, 한국교통연구원, 2018



II. 항공운송산업 2019년 전망

□ 세계 유상여객킬로미터(RPK)*는 2019년 6.3%(IATA), 2037년까지 연평균 4.7% 증가 전망(Boeing)이며, 세계 화물톤킬로미터(FTK)**는 2022년까지 연평균 4.9% 증가 전망(IATA)

* 유상여객킬로미터(Revenue Passenger Kilometers) : 각 비행 구간의 유상여객 수에 구간거리를 곱한 합계

** 화물톤킬로미터(Freight Tonne Kilometers) : 각 비행 구간의 화물 톤 수에 구간거리를 곱한 합계

- 선진국 소비 지출 증가세와 신흥국 서비스 산업 성장세에 힘입어 여객 운송 잠재 수요 확대
- 향후 GDP 성장률과 교역 성장률을 고려했을 때 화물 운송 수요 안정적 확대 예상

□ 2019년 국내 항공운송산업의 국제선 여객 운송은 전년대비 9.3% 증가 전망, 국내선 여객 운송은 전년대비 1.0% 증가 전망(한국교통연구원)

- 2019년 중국 노선의 회복과 일본 노선의 활성화, 국적 항공사의 중장거리 노선 활성화를 통해 약 9.3% 증가 전망
- 2019년 국내선 제주노선의 수용량 한계로 인한 증가율 둔화로 약 1.0% 증가 예상

□ 2019년 국내 항공운송산업의 국제선 화물 운송은 전년대비 4.9% 증가 전망, 국내선 화물 운송은 전년대비 6.4% 감소 전망(한국교통연구원)

- 2019년 국제선 여객 증가로 인한 수하물의 지속적 증가 추세와 순화물*의 지속적인 증가로 약 4.9% 증가 예상
- 철도 등 국내 타 운송수단 대비 항공 화물 운송 경쟁력 약화로, 국내선 순화물*과 수하물**의 지속적인 감소세가 개선될 요인이 없으므로, 2019년에도 감소 전망

* 순화물 : 화물전용기에 적재하여 운송하는 화물

** 수하물 : 여객에게서 인도받아 직접 보관하면서 운송하는 물건



Ⅲ. 결론 및 시사점

□ 정부의 항공운송산업 진입 장벽 완화 기조로 산업 구조 재편 예상

- 항공 자유화 정책(Open Sky)* 및 항공 운송 시장 성장세에 따른 저비용항공사(LCC)의 적극적인 노선 확장**으로 경쟁 심화

* 국가 간 항공편 개설 시 정부 사전 승인 없이 신고만 하면 취항할 수 있도록 하는 협정

** 국적 저비용항공사 6개사, 2019년 항공기 25대 신규 도입 예정

- 국토교통부, 항공운송사업 신규면허 심사 추진계획 발표하며, 항공시장 진입 장벽을 완화할 계획임을 밝힘('18.10)
- 저비용항공사의 급성장에 대응해 대형 항공사들은 조인트 벤처 시행* 등으로 경쟁 심화에 대응하는 상황

* 대한항공, 델타항공과 조인트 벤처 시행('18.5)

아시아나항공, 스페인 2위 항공사 부엘링 항공과 노선 공유를 위한 파트너십 체결('18.11)

□ 대형항공사와 저비용항공사 간 경쟁구도 양분 전망

- 대형항공사들은 장거리 노선 수익성 및 화물 운송 경쟁력 제고 전망
- 저비용항공사 간 경쟁 심화로 일본·중국 등 단거리 노선이 포화 상태에 이르면서, 항공기 추가 도입 및 중장거리 노선 확장 예상



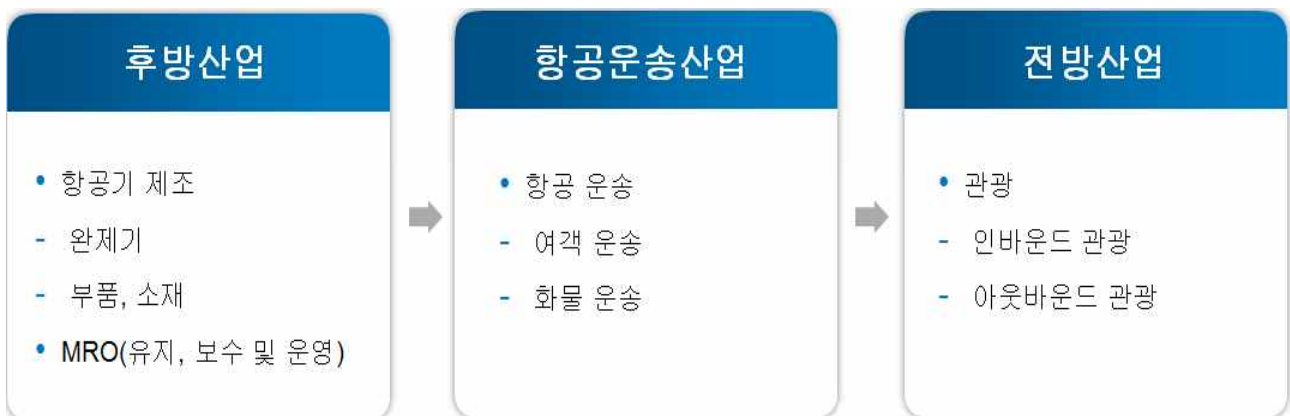
I. 항공운송산업 현황

1. 산업 개요

□ 항공운송산업이란 항공기를 사용하여 유상으로 여객이나 화물을 운송하는 서비스업

- 여객 운송과 화물 운송으로 구분하며, 연관 산업으로는 항공기 제조 산업과 관광산업 등이 있음

항공운송산업 구성



□ 항공운송 공급은 제도 및 자본 제약에 영향을 받음

- 항공법에 의거 항공사 면허를 취득해야 항공운송 사업 영위 가능
- 자본금, 항공기 대수 등 높은 자본 진입장벽으로 인해 제한적 경쟁 체제 유지

□ 항공운송 수요는 크게 여객 운송 수요와 화물 운송 수요로 구성

- 여객 운송 수요는 소득 수준, 환율, 유가 등 경제적 요인과 관광지 치안 및 국제 정세 등 경제 외적 요인에 민감
- 반면, 화물 운송 수요는 ICT, 의약품, 화장품 등 주요 운송 품목 시황에 좌우 되는 경향



□ 2015년 항공운송산업 부가가치액은 약 6조 6,713억원(통계청, 한국은행)

- 2015년 국내 항공운송산업이 창출한 부가가치액(6조 6,713억원)은 수상운송 서비스 부가가치액(6조 6,003억원)과 비슷한 수준

주요 산업 부가가치액

(단위: 억원)

구분	반도체	선박	항공기	운송서비스		
				육상운송	수상운송	항공운송
부가가치액	601,059	375,387	37,506	381,350	66,003	66,713

주 : 부가가치액은 통계청 경제총조사(2015년) 중 산업세세분류별 총괄 상 매출액에 한국은행 산업연관표(2014년 기준) 상 부가가치 유발계수를 곱한 금액

출처 : 통계청 경제총조사, 한국은행

- 항공운송산업의 산업효과는 서비스 산업 평균치에 미치지 못하지만, 운송서비스 중에서는 수상운송서비스 보다 산업효과가 큼

항공운송 산업 효과

구분	고용유발계수 ¹⁾	생산유발계수 ²⁾	감응도계수 ³⁾ (전방연쇄효과)	영향력계수 ⁴⁾ (후방연쇄효과)
서비스	11.4	1.7	0.9	0.9
운송서비스	8.1	1.7	1.3	0.9
육상운송	11.4	1.8	1.5	0.9
수상운송	2.0	1.3	0.6	0.7
항공운송	2.7	1.5	0.7	0.8

주 : 서비스업은 산업 대분류 상 전력, 가스 및 증기(016) ~ 문화 및 기타 서비스(030) 각 계수의 산술평균

출처 : 한국은행(2014년 기준)

1) 10억원의 재화를 산출할 때 직·간접적으로 창출되는 고용자 수

2) 최종수요가 한 단위 증가하였을 때 이를 충족시키기 위하여 각 산업 부문에서 직·간접적으로 유발되는 산출액 단위

3) 모든 산업 부문의 생산물에 대한 최종 수요가 각각 한 단위씩 발생할 때 해당 산업이 받는 영향

4) 해당 산업 부문의 생산물에 대한 최종 수요가 한 단위 발생할 때 전산업의 생산에 미치는 영향



2. 국내 산업 동향

가. 항공운송산업 현황

□ 2018년 국내외 여객 운송 부문 실적은 전년동기대비 7.7% 증가 추정 (한국교통연구원)

- 작년 증가율(5.2%)보다 높아진 수치를 기록하며 성장세 지속
- 국제선 여객 운송 부문은 전년동기대비 11.9% 증가한 반면, 국내선 여객 운송 부문은 전년동기대비 2.5% 감소
- 해외여행 수요 증가세 지속, 중국 단체여행 일부 허용 및 저비용항공사 공급력 확대에 기인

□ 2018년 국내외 화물 운송 부문 실적은 전년동기대비 3.4% 증가 예상 (한국교통연구원)

- 작년 증가율(6.1%)보다 둔화된 수치 기록
- 국제선 화물 운송 부문은 전년동기대비 4.1% 증가한 반면, 국내선 화물 운송 부문은 전년동기대비 6.1% 감소
- 항공운송 비중이 높은 LCD·휴대폰 운송량 감소와 중국 항공사들과의 가격경쟁 심화로 대한항공 등에서 화물기 공급량이 감소*한 것이 주요인

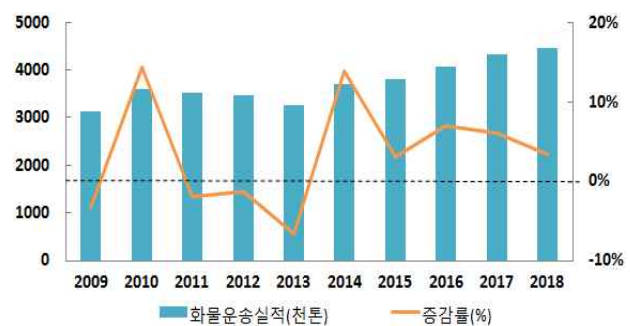
* 대한항공 화물기 대수 추이 : 31('16.12) → 28('17.12) → 25('18.6)

여객 운송 부문 실적



주: 국내선 및 국제선 합산. 2018년은 전망치
출처 : Airportal, 한국교통연구원, 2018

화물 운송 부문 실적



주: 국내선 및 국제선 합산. 2018년은 전망치
출처 : Airportal, 한국교통연구원, 2018



나. 항공운송 시장 점유율 현황

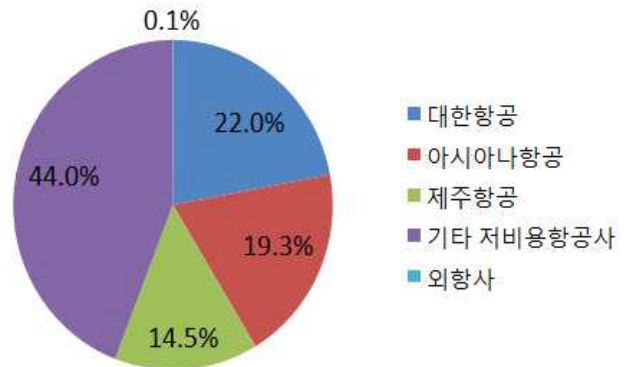
□ 국제선 여객 운송 부문과 국내선 여객 운송 부문 모두 대한항공이 각각 23.6%, 22.0%로 가장 높은 점유율 보유

국제선 여객 운송 부문 시장점유율



주 : '18. 1~9월 국제여객 누계
출처 : Airportal

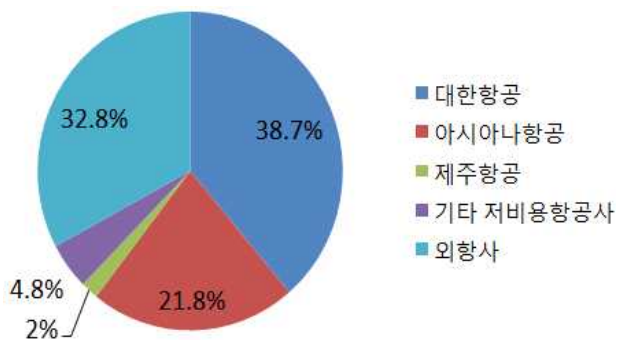
국내선 여객 운송 부문 시장점유율



주 : '18. 1~9월 국내여객 누계
출처 : Airportal

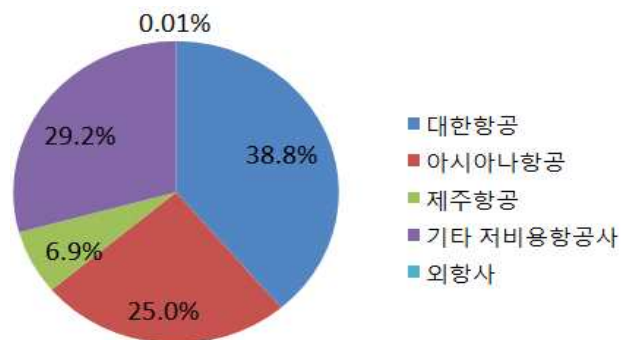
□ 국제선 화물 운송 부문과 국내선 화물 운송 부문 모두 대한항공이 각각 38.7%, 38.8%로 가장 높은 점유율 보유

국제선 화물 운송 부문 시장점유율



주 : '18. 1~9월 총화물 누계
출처 : Airportal

국내선 화물 운송 부문 시장점유율



주 : '18. 1~9월 총화물 누계
출처 : Airportal



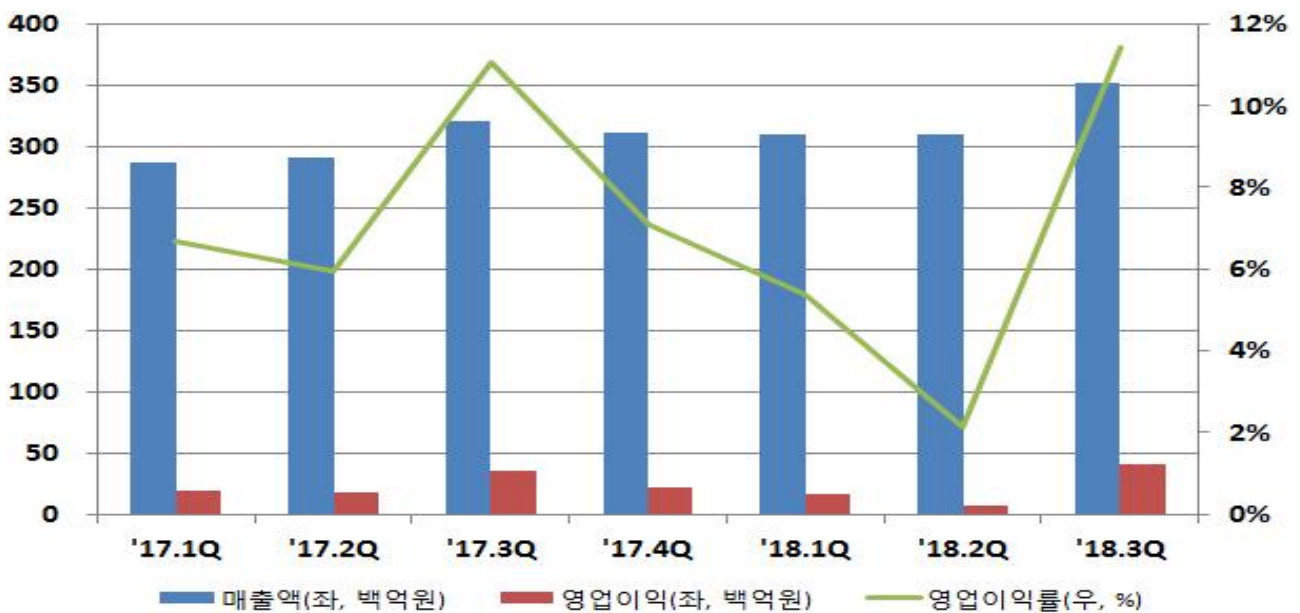
다. 항공운송 업체 현황

1) 대한항공

□ 2018년 1~3분기 매출액은 전년동기대비 8.2% 증가한 9조 7,256억원, 영업이익은 전년동기대비 11.8% 감소한 6,355억원, 영업이익률은 전년 동기대비 1.5%p 감소한 6.5% 기록

- 여객운송 부문은 델타항공과의 코드쉐어 및 한중 관계 개선으로 인한 중국 노선 매출 증가로, 2018년 9월말 기준 국제선 시장점유율 1위 기록(23.6%)
- 화물운송 부문은 미주 노선 매출 증대에 따른 수송단가 개선으로 실적 호조를 보이는 등, 2018년 9월말 기준 국제선 시장점유율 1위 기록(38.7%)

대한항공 분기별 실적 추이



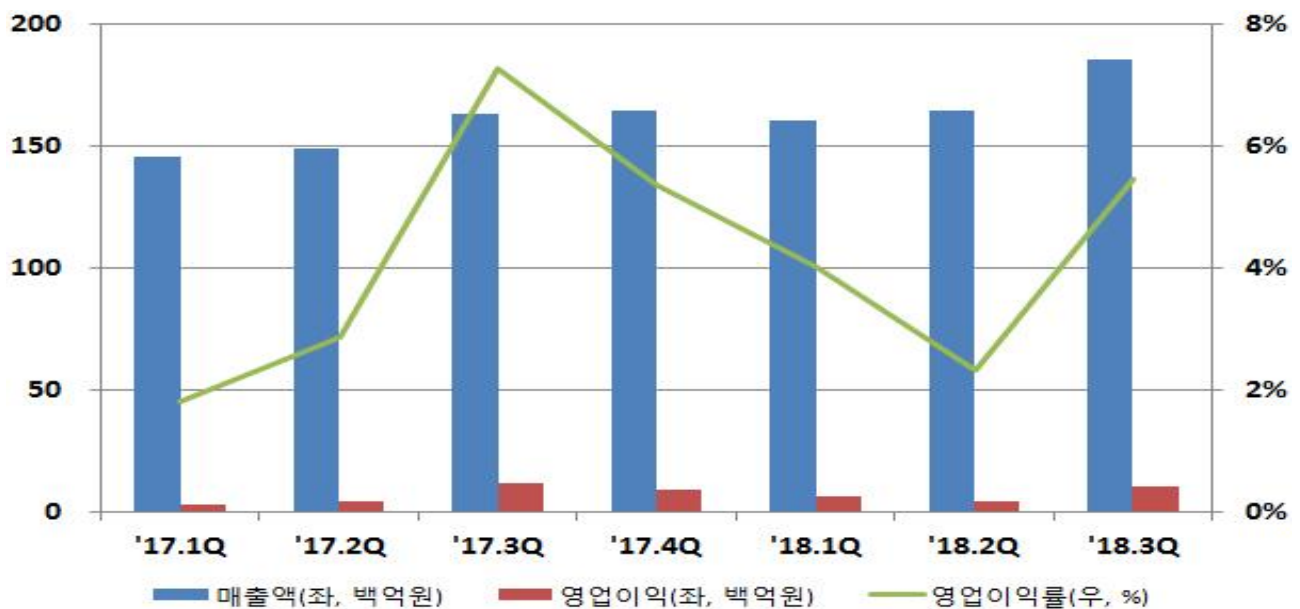


2) 아시아나항공

□ 2018년 1~3분기 매출액은 전년동기대비 11.3% 증가한 5조 978억원, 영업이익은 전년동기대비 8.4% 증가한 2,033억원, 영업이익률은 전년동기대비 0.1%p 감소한 4.0% 기록

- 여객운송 부문은 유럽 노선 중심의 장거리 노선 확대와 중국노선 회복세에 따라 2018년 9월말 기준 국제선 시장점유율 2위 기록(16.2%)
- 화물운송 부문은 장거리 화물 노선 운임 상승세 지속으로 견조한 성장세를 보이며 2018년 9월말 기준 국제선 시장점유율 2위 기록(21.8%)

아시아나항공 분기별 실적 추이





3) 저비용항공사(LCC : Low Cost Carrier)

□ 저비용항공사 6개사 2017년 합산 매출액은 전년동기대비 33.8% 증가한 3조 5,903억원, 영업이익은 전년동기대비 83.5% 증가한 2,795억원, 영업이익률은 전년동기대비 2.1%p 증가한 7.8% 기록

- 여객운송 부문은 중거리 노선 확대에 따른 항공기 도입과 저운임 전략에 따라 2018년 9월말 기준 국제선 시장점유율 29.0% 차지

□ 제주항공

- 2005년 1월 설립되었으며, 최대주주는 에이케이홀딩스(주)로 56.94% 지분을 보유('18.11 기준)하고 있으며, 국내선 및 아시아 주요 도시 58개 이상 노선 운항
- 항공기 추가 도입(7대) 및 추가 노선 확장에 따라 2018년 3분기 누계 매출액 9,420억원을 기록하며 국내 저비용항공사 최초로 매출액 1조원 연내 돌파 예상

□ 진에어

- 2008년 1월 설립되었으며, 최대주주는 (주)한진칼로 60.0% 지분 보유('18.11 기준)
- 2018년 3분기 누계 매출액은 7,818억원, 영업이익은 850억원 기록
- 외국인 등기이사 이슈로 인해 국토교통부가 일정기간 신규노선 허가 제한, 신규 항공기 등록 및 부정기편 운항허가 제한 제재를 부과('18.8)하면서, 2019년 성장세 제약 전망

□ 티웨이항공

- 2003년 5월 설립되었으며, 최대주주는 (주)티웨이홀딩스로 81.02% 지분 보유('18.11 기준)
- 2018년 8월 코스피 상장 및 출발지 확대와 부정기편 운영을 통한 영업이익 증가

□ 에어부산

- 2007년 8월 설립되었으며, 최대주주는 아시아나항공으로 46.0% 지분 보유('18.12 기준)
- 2018년 12월 코스피 상장 및 자금 조달 통한 신규 항공기 도입으로 성장세 지속 전망



저비용항공사 현황

(단위: 억원, %)

구분	2017		
	매출	영업이익	영업이익률
제주항공	9,964	1,013	10.2%
진에어	8,884	969	10.9%
티웨이항공	5,840	471	8.1%
에어부산	5,617	345	6.1%
이스타항공	4,928	157	3.2%
에어서울	670	△160	△23.9%

주 : 이스타항공과 에어서울은 비상장사
출처 : Bloomberg



II. 항공운송산업 2019년 전망

1. 글로벌 항공운송산업 전망

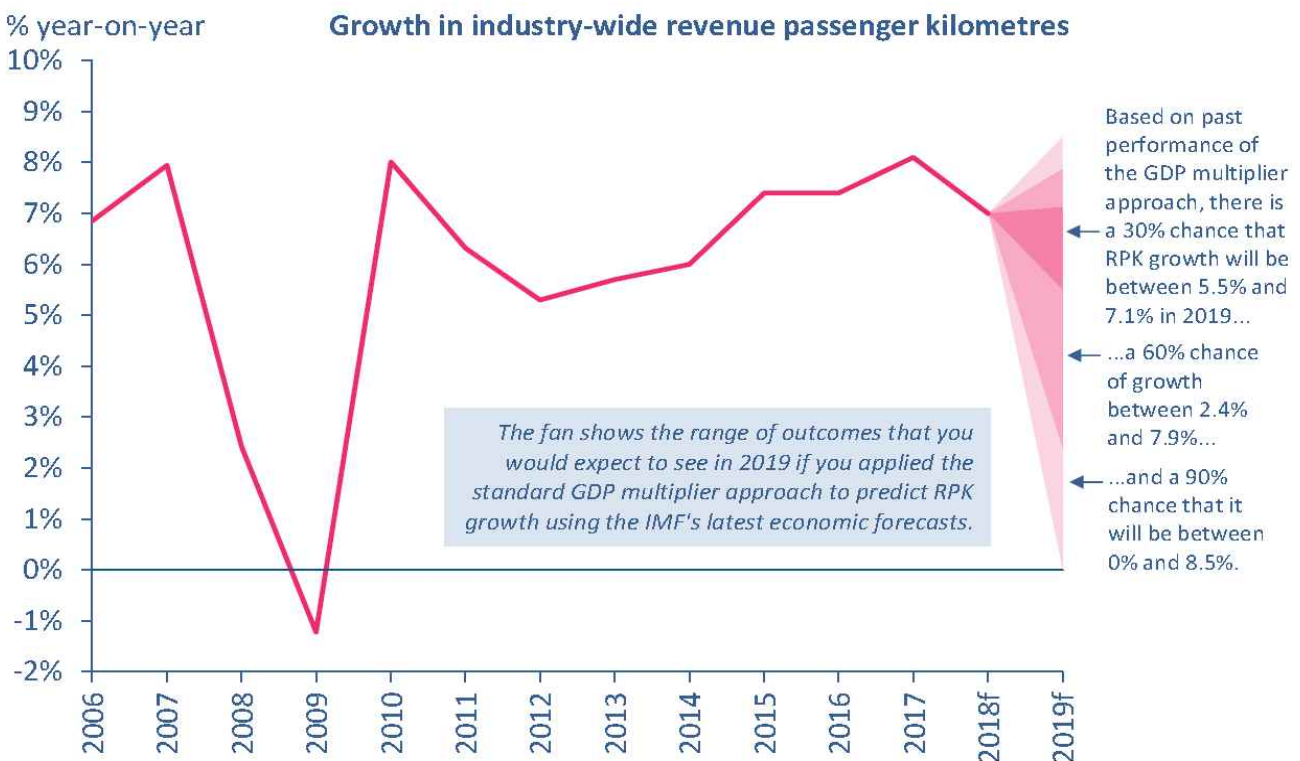
가. 글로벌 여객 운송 전망

□ 세계 유상여객킬로미터(RPK)*는 2019년 6.3% 증가 전망(IATA)⁵⁾

* 유상여객킬로미터(Revenue Passenger Kilometers) : 각 비행 구간의 유상여객 수에 구간거리를 곱한 합계

- 2019년 유상여객킬로미터 성장률은 6.3% 전망
- 2019년 유상여객킬로미터 성장률이 5.5~7.1% 수준을 기록할 확률은 30%
- 미·중 무역분쟁 등 글로벌 불확실성으로 성장률 하락 가능성 상존

주요 여객 운송 지표 단기 전망치



출처 : IATA Economics

5) IATA Economics, The Uncertainty Around the 2019 Traffic Outlook, 2018



□ 중장기적으로 세계 유상여객킬로미터(RPK)는 2037년까지 연평균 4.7% 증가 전망(Boeing)⁶⁾

- 선진국 소비 지출 증가세와 신흥국 서비스 산업 성장세에 힘입어 잠재 수요 확대
- 낮은 운임, 신흥국 중산층 증가와 선진국 여행 지출 증가 등으로 최근 5년간 유상 여객킬로미터 연평균 6.5% 성장
- 미국, 유럽 등 선진국 소비 지출이 활발한 가운데, 중국이 서비스 경제로 전환하면서 항공 여행 수요 뒷받침
- 정부 정책에 의한 항공운송산업 환경 조성도 여객 운송 수요 확대에 기여
- 시장 자유화, 공항 인프라 구축 등 정부 정책도 항공 여객 운송 수요 예측에 중요한 요소
- 시장 자유화 정책은 가격, 수용 능력, 항공사간 협력 등에 대한 제약을 제거함으로써 여객 수요 증대에 기여하였으며, 저비용항공사 육성 정책과 항공 자유화 정책이 대표적
- 최근 아시아 지역 중심으로 여객 운송 수요가 급증하면서 공항 인프라 투자액 증가세 지속

주요 여객 운송 지표 장기 전망치



출처 : Boeing

6) Boeing, Commercial Market Outlook 2018-2037, 2018



나. 글로벌 화물 운송 전망⁷⁾

□ 세계 화물톤킬로미터(FTK)*는 2022년까지 연평균 4.9% 증가 전망(IATA)

* 화물톤킬로미터(Freight Tonne Kilometers) : 각 비행 구간의 화물 톤 수에 구간거리를 곱한 합계

- 2022년까지 교역량은 GDP 성장률(3.1%, IMF)보다 1.28배 빠르게 증가 전망
 - 글로벌 금융 위기 이전(1990~2007) 교역량은 GDP 성장률 대비 2.3배 빠른 속도로 상승했으나, 이후 보호무역주의 기조와 온쇼어링(onshoring)**에 따른 글로벌 공급망(global supply chain) 위축 등으로 인해 증가율이 절반 수준(1.1배)으로 둔화
- ** 온쇼어링(onshoring) : 공급망 내 특정 단계를 해외가 아닌 자국에서 생산
 - 2012~2017년 대비 2017~2022년 교역량은 GDP 성장률 대비 더 빠르게 증가할 것으로 예상되나, 글로벌 금융 위기 이전(1990~2007)처럼 2배 이상 빠른 속도로 성장하기는 어려울 전망
- 세계 화물톤킬로미터(FTK)는 연평균 교역량 보다 1.25배 빠르게 증가 예상
 - 전자상거래 활성화와 의약품 수송량 증가 등으로 2014년 이후 세계 화물톤킬로미터 증가율은 교역량 성장률을 지속적으로 상회하였으며, 이는 2022년까지 지속될 전망
- 최근 보호무역주의 기조와 그에 따른 글로벌 무역분쟁 지속 여부에 따른 불확실성 상존
 - 글로벌 금융위기 이전 대안정기(Great Moderation)로 돌아간다면, 2022년까지 연평균 GDP 성장률은 3.6%로 상향 조정될 것으로 예상되며, GDP 성장률 대비 교역량은 2배 이상 빠른 속도로 증가하여 세계 화물톤킬로미터는 연평균 9.5% 증가 전망
 - 글로벌 금융위기 이후 상황이 지속되는 경우, 2022년까지 연평균 GDP 성장률은 2.7%로 예상되며, GDP 성장률과 교역량 간 유사한 성장률을 보인다면 세계 화물톤킬로미터는 연평균 3.4% 증가 전망

화물 운송 전망치

연평균 성장률(%)	2012~2017	2017~2022 시나리오별 전망치		
		비관치	기준치	낙관치
GDP	2.8	2.7	3.1	3.6
교역량	3.1	2.7 내외	3.9	7.2 내외
FTK	4.7	3.4	4.9	9.5

주: GDP는 시장 환율(market ex. rates) 기준

출처 : IATA, IMF

7) IATA, Forecasting air freight demand, 2018



2. 국내 항공운송산업 전망

가. 국내 여객 운송 전망

□ 국제선 여객 운송은 전년대비 9.3% 증가 전망(한국교통연구원)

- 2019년 중국 노선 회복과 일본 노선 활성화, 국적 항공사 중장거리 노선 활성화를 통해 약 9.3% 증가 전망

국제선 여객 운송 실적 전망

(단위 : 천명, %)

구분	2017년	2018년 ^e	2019년 ^f
여객 운송	76,956	86,129	94,172
증가율	5.4	11.9	9.3

주: 2018년, 2019년은 전망치

출처 : Airportal, 한국교통연구원, 2018

□ 국내선 여객 운송은 전년대비 1.0% 증가 전망(한국교통연구원)

- 2019년 국내선 제주노선 수용량 한계로 인한 증가율 둔화로 약 1.0% 증가 예상
- 현재 제주공항 국내선 터미널 연간 승객 수용 능력은 2,326만명인데 반해, 2017년 제주노선 국내선 여객 수는 2,788만명으로 수용 한계 초과(Airportal, 국내선 노선 순위)
- 2019년 4월 제주공항 여객터미널 확장공사가 완료되면, 국내선 터미널 연간 승객 수용 능력은 2,735만명까지 늘어날 것이나 여전히 부족한 수준

국내선 여객 운송 실적 전망

(단위 : 천명, %)

구분	2017년	2018년 ^e	2019년 ^f
여객 운송	32,406	31,798	32,677
증가율	4.8	△2.5	1.0

주: 2018년, 2019년은 전망치

출처 : Airportal, 한국교통연구원, 2018



나. 국내 화물 운송 전망

□ 국제선 화물 운송은 전년대비 4.9% 증가 전망(한국교통연구원)

- 2019년 수출과 국제선 여객 증가세 지속에 따른 순화물* 및 수하물** 증가로 4.9% 증가 예상

* 순화물 : 화물전용기에 적재하여 운송하는 화물

** 수하물 : 여객에게서 인도받아 직접 보관하면서 운송하는 물건

- 우리나라 2019년 수출은 주요국 성장률 둔화 및 미·중 무역분쟁 영향으로 소폭 둔화되겠지만, 반도체 증가세 유지 등으로 4~5%대 증가 전망되는 바, 국제선 화물 운송 증가세 기여 전망
- 반도체 수출액은 메모리반도체 공급능력 확대로 가격은 하락하나 견조한 수요와 한국의 경쟁 우위로 수출은 전년대비 9% 증가한 1,435억 달러 예상⁸⁾
- 디스플레이 수출액은 OLED 수출은 증가하나 최대 수출대상국인 중국의 LCD 생산능력 확대로 전년대비 4% 감소 전망⁸⁾
- 휴대폰 수출액은 교체 수요가 5G 서비스가 시작되는 선진국을 중심으로 증가하나 경쟁 심화, 해외생산 확대로 6% 감소한 150억 달러 예상⁸⁾
- 대한항공 등에서 화물기 공급량이 감소하였으나, 여객기 화물칸(Belly Cargo) 이용 등을 통해 증가 추세 지속 전망

국제선 화물 운송 실적 전망

(단위 : 천톤, %)

구분	2017년	2018년 ^e	2019년 ^f
화물 운송	4,032	4,195	4,400
증가율	6.6	4.1	4.9

주: 2018년, 2019년은 전망치

출처 : Airportal, 한국교통연구원, 2018

8) 해외경제연구소, 2019년 국내외 경제 및 산업 전망, 2018



□ 국내선 화물 운송은 전년대비 6.4% 감소 전망(한국교통연구원)

- 철도 등 국내 타 운송수단 대비 항공 화물 운송 경쟁력 약화로, 국내선 순화물과 수하물의 지속적인 감소세가 개선될 요인이 없으므로, 2019년에도 감소 전망

국내선 화물 운송 실적 전망

(단위 : 천톤, %)

구분	2017년	2018년 ^e	2019년 ^f
화물 운송	290	273	255
증가율	△0.9	△6.1	△6.4

주: 2018년, 2019년은 전망치

출처 : Airportal, 한국교통연구원, 2018



다. 국내 항공운송 업체 실적 전망

1) 대한항공

□ 2019년 여객운송 부문 실적 호조, 화물운송 부문 실적 둔화 예상

- 2019년 여객운송 부문은 중국 여객 수요 성장세 지속, 4월 예정된 미주 노선 신규 취항에 따른 환승 여객 유입 확대 전망
- 2019년 화물운송 부문은 글로벌 경기 둔화로 실적 둔화 예상

2) 아시아나항공

□ 2019년 여객운송 부문 실적 보합세, 화물운송 부문 실적 둔화 예상

- 2019년 여객운송 부문은 국내 항공사 중 중국 노선 비중이 가장 높은 바, 한·중 관계 개선에 따라 수익성 개선 정도가 달라질 전망
- 2019년 화물운송 부문은 글로벌 경기와 주력 수출품 시장 악화로 실적 둔화 전망

3) 저비용항공사

□ 신규 항공기 도입과 진입 장벽 완화로 경쟁 심화 전망

- 국적 저비용항공사 6개사의 2019년 신규 항공기 도입 예정 대수는 25대로, 전체 운용대수는 163대까지 증가 예상
 - 제주항공(7대), 티웨이항공(7대), 이스타항공(6대), 에어부산(3대), 에어서울(2대), 진에어(미정) 추가 도입 예정
- 국토교통부의 항공운송사업 신규면허 심사에 따른 시장 진입 장벽 완화로 경쟁 심화 전망
 - 2019년 신규 국제운송사업자 면허를 신청한 저비용항공사는 플라이강원, 에어로케이, 에어필립, 에어프리미아 4개사



Ⅲ. 결론 및 시사점

□ 정부의 항공운송산업 진입 장벽 완화 기조로 산업 구조 재편 예상

- 항공 자유화 정책(Open Sky)* 및 항공 운송 시장 성장세에 따른 저비용항공사(LCC)의 적극적인 노선 확장**으로 경쟁 심화

* 국가 간 항공편 개설 시 정부 사전 승인 없이 신고만 하면 취항할 수 있도록 하는 협정

** 국적 저비용항공사 6개사, 2019년 항공기 25대 신규 도입 예정

- 국토교통부, 항공운송사업 신규면허 심사 추진계획 발표하며, 항공시장 진입 장벽을 완화할 계획임을 밝힘('18.10)
- 저비용항공사의 급성장에 대응해 대형 항공사들은 조인트 벤처 시행* 등으로 경쟁 심화에 대응하는 상황

* 대한항공, 델타항공과 조인트 벤처 시행('18.5)

아시아나항공, 스페인 2위 항공사 부엘링 항공과 노선 공유를 위한 파트너십 체결('18.11)

□ 대형항공사와 저비용항공사 간 경쟁구도 양분 전망

- 대형항공사들은 장거리 노선 수익성 및 화물 운송 경쟁력 제고 전망
 - 대한항공과 아시아나항공은 저비용항공사 대비 장거리 노선에서 우위를 유지하고 있는 바, 미주·유럽 등 장거리 노선 수익성 제고 예상
 - 현재 저비용항공사들은 화물 운송 사업에 본격적으로 나서고 있지 않는 바, 향후 대형항공사들은 화물 운송 부문 경쟁력 제고를 통한 실적 차별화가 필요할 것으로 보임
- 저비용항공사 간 경쟁 심화로 일본·중국 등 단거리 노선이 포화 상태에 이르면서, 항공기 추가 도입 및 중장거리 노선 확장 예상
 - 제주항공은 보잉사와 항공기(B737MAX) 50대 구매 계약을 체결함에 따라, 중장기적으로 기존 일본·중국·러시아·베트남 등 단거리 노선 위주에서 말레이시아·싱가포르 등 중장거리 노선 운항을 시작할 것으로 예상됨
 - 이스타항공이 보잉사 항공기(B737MAX) 2대를 기도입('18.12)하는 등 타 저비용항공사들도 중장거리 노선 확장이 필요할 것임