

Working Paper
2011-BR-02

김포공항 기반 저가항공노선 수급 전망

An Analysis of the Supply and Demand for
‘Low-Cost Airlines’ at Kimpo Airport

금기용

2011

김포공항 기반 저가항공노선 수급 전망

An Analysis of the Supply and Demand for
'Low-Cost Airlines' at Kimpo Airport

2011

■ 연구진 ■

연구책임 금 기 용 • 산업경제연구실 연구위원

연 구 원 조 윤 정 • 산업경제연구실 연구원

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

요 약

□ 연구배경 및 목적

2010년 한국방문 외래관광객이 880만명을 돌파하여 2년 연속 전년대비 13% 증가라는 높은 증가율을 보였는데 국제 항공시장도 2008년, 2009년 미국발 금융위기 영향을 감안하더라도 최근 2년 동안 약 10% 넘게 성장하고 있다. 이같은 항공시장 확대는 2005년 국내 항공법 개정으로 저가항공사(low cost carrier : LCC)의 설립이 허용되면서 기존 두 개의 대형 항공사(full service carrier : FSC)들이 독점지위를 가지고 있던 우리나라 항공시장이 새로운 경쟁체제로 접어들고 그 성장세가 지속된 것이 원인이다. 따라서 우리나라 항공시장에서 저가항공사들의 시장진입은 항공시장 확대 효과와 관련이 있는지, 아니면 기존 시장 잠식효과가 있는지를 살펴보고자 한다. 또한 국내 저가항공사들의 성장세는 수요확대의 의미로 이에 대응하는 시설과 서비스 공급이 뒷받침되어야 함을 뜻한다고 할 때 향후 저가항공사들의 거점이 될 김포공항의 시설 공급 여건과 미래 수요를 비교하여 적정 서비스 공급 방안을 제안하고자 한다.

□ 연구내용

연구의 주요 내용은 크게 전반적 항공시장, 국제선 취항 노선, 저가항공시장, 그리고 수도권 공항의 저가항공 노선수급 전망추이 등으로 구분된다.

- 국내외 항공시장 동향 분석
- 국제선 노선 분석
 - 수도권 공항별로 전체 국제선 취항노선 추이
 - LCC들이 주로 취항하는 운항시간 6시간 이내 근거리 국제노선 추이

- 국내 LCC 항공시장 진입 효과 분석
- 항공시장 전망
 - 세계 항공수요, 국내 항공 수요 및 수도권 공항별 항공 여객수요 예측
 - 수도권 공항별 항공수요 전망에 따른 시설 공급 여건

□ 연구결과

- LCC 진입 효과
 - 항공운송 시장에서 LCC 진입은 초기에 기존 FSC 시장 대체 효과가 크며, 안정화 단계에 이르면 중단거리 중심으로 시장확대 효과가 발생함.
 - 한국 항공시장의 경우 저가항공사 진입은 저렴한 패키지 투어시장 중심으로 성장하다가 안정성, 신뢰성이 생기면서 개별 관광객과 비즈니스 여행객에까지 확대되는 추세를 가지며, 외국여행객들로 이 과정을 통해 국내 LCC 고객이 되어 궁극적으로 외래 관광객 유치 효과가 기대됨.
- 수도권 공항 항공수요 전망
 - 인천공항의 국제 여객수요는 2020년 4,800~6,080만명, 2030년 6,330~11,150만명으로 예상됨.
 - 김포공항의 국제 여객수요는 2020년 680~950만명, 2030년 1,070~1,880만명으로 예상됨. 특히 김포공항의 여객수요 증가는 대부분 저가항공사 노선을 중심으로 발생할 것임.
 - 수도권 공항전체 국제 여객수요는 2020년 5,480~7,030만명, 2030년 7,400~13,000만명으로 예상됨.
- 수도권 공항 시설공급 전망
 - 2001년 개항한 인천공항은 2008년 2단계 확장사업이 완료되었고, 3단계 확장사업(2013~2015년)을 끝내면 여객처리능력이 현재 42백만명에서 60

백만명으로 확대될 예정임. 향후 인천공항 여객수요 예측치와 이를 처리할 시설능력을 비교해보면 2020년~2025년 사이에 인천공항의 여객 처리 능력은 한계에 이를 것으로 예상됨.

- 현재 김포공항 국제청사는 연간 400만명 정도의 여객처리 능력을 갖추고 있으나, 인천공항 개항 이전의 처리능력보다 축소되어 있음. 향후 김포공항 여객수요를 예측한 결과 2015년 이전에 여객처리 능력의 한계가 예상됨. 이는 저가항공사의 국제선 여객수요의 빠른 성장세에 기인할 것으로 보임. 국제선의 인천공항 이전 후 기존 여객터미널 시설의 많은 부분이 상가 등 타 용도로 임대되고 있는바, 향후 수요에 대처하는 국제선 여객처리 시설계획이 시급함.

○ 향후 김포공항 항공수요 수급 전망에 대한 대책

- 향후 수도권 항공시장 성장은 국제선 노선과 저가항공수요에서 발생할 것으로 예상됨.
- 아울러 2015년 인천공항의 3단계 확장사업 완료 후 수용력 6천만명과 김포공항 현 수용력 397만명을 합칠 경우 앞으로 15년 이후인 2025년 즈음에 수도권 공항시설의 수용력은 한계에 이를 것으로 예상됨.
- 특히 향후 저가항공 수요를 중심으로 김포공항 근거리 항공노선 수요가 증가할 것으로 예상되므로 향후 김포공항의 수요 증대를 대비하여 이러한 여객터미널 공간을 재활용하기 위한 대책을 미리 마련해야 할 것임.
- 또한 인천공항과 김포공항만의 확장으로는 미래 수요에 효과적으로 대응하기가 어려워질 것으로 예상되는데, 현재 군전용인 성남시 서울공항을 민간항공기도 같이 이용하는 방안도 공론화할 필요가 있다고 판단됨.

목 차

제1장 서론	3
제1절 연구 배경 및 목적	3
1. 연구의 배경	3
2. 연구의 목적	4
제2절 연구 체계	4
1. 연구 내용	4
2. 연구 방법	5
 제2장 국내외 항공시장 동향 분석	9
제1절 세계 항공시장	9
1. 세계 항공여객 추이	9
2. 세계 항공운항 추이	12
제2절 국내 항공시장	15
1. 국제선 항공 동향	15
2. 국내선 항공 동향	18
3. 항공노선 동향	21
 제3장 저가항공시장 동향 및 효과 분석	31
제1절 세계 저가항공시장 분석	31
1. 저가항공이란?	31
2. 세계 저가항공시장 동향	33
제2절 국내 저가항공시장 분석	35
1. 국내 저가항공사 현황	35
2. 국제선 저가항공시장 추이	38
3. 국내선 저가항공 동향	46

제3절 수도권 공항 근거리 국제노선 저가항공 수요 분석	49
1. 수도권 공항 근거리 국제항공 노선 현황	49
2. 수도권 공항 근거리 국제 항공 노선 수요 분석	53
제4절 저가항공사의 효과	61
1. LCC 증가 요인과 시장효과	61
2. LCC의 항공수요 확대효과	62
3. 국제선 항공운항과 관광객 흐름 간의 관계	65
제4장 수도권 공항 저가항공 노선 수급 전망	69
제1절 수도권 공항 항공수요 예측	69
1. 세계 항공여객 수요 전망	69
2. 수도권 공항 항공여객 수요 예측	71
제2절 수도권 공항시설 공급여건 검토	74
1. 수도권 공항	74
제5장 결론	79
참고문헌	83

표 목 차

〈표 2-1〉 세계 항공여객 추이	10
〈표 2-2〉 세계 항공 운항 추이	13
〈표 2-3〉 국제선 항공여객 추이	16
〈표 2-4〉 국제선 항공 운항 추이	17
〈표 2-5〉 국내선 항공여객 추이	19
〈표 2-6〉 국내선 항공 운항 추이	20
〈표 2-7〉 국내공항 국제선 노선 추이	22
〈표 2-8〉 인천공항 노선 추이	25
〈표 2-9〉 김포공항 노선 추이	27
〈표 3-1〉 세계 저가항공시장 점유율	34
〈표 3-2〉 국내 LCC 현황	36
〈표 3-3〉 해외 주요 LCC의 국내노선 취항 현황	37
〈표 3-4〉 국제선 FSC와 LCC 여객 추이	39
〈표 3-5〉 국제선 LCC 여객 추이	40
〈표 3-6〉 국제선 FSC 여객 추이	41
〈표 3-7〉 국제선 FSC와 LCC 운항편수 추이	43
〈표 3-8〉 국제선 LCC 운항 추이	44
〈표 3-9〉 국제선 FSC 운항 추이	45
〈표 3-10〉 국내선 FSC와 LCC 여객 추이	47
〈표 3-11〉 국내선 FSC와 LCC 운항 추이	48
〈표 3-12〉 수도권 공항 근거리 국제선 취항 국가 현황	50
〈표 3-13〉 수도권 공항 국제선 FSC 근거리 노선 수	51
〈표 3-14〉 수도권 공항 국제선 LCC 근거리 노선 수	52
〈표 3-15〉 수도권 공항 국제선 근거리 노선 운항 추이	54

〈표 3-16〉 수도권 공항 국제선 근거리 노선 FSC 운항 추이	55
〈표 3-17〉 수도권 공항 국제선 근거리 노선 LCC 운항 추이	56
〈표 3-18〉 수도권 공항 근거리 국제노선 여객 추이	57
〈표 3-19〉 국제선 근거리 노선 FSC 여객 추이	59
〈표 3-20〉 국제선 근거리 노선 LCC 여객 추이	60
〈표 3-21〉 LCC 증대 요인 및 효과	62
〈표 3-22〉 국적사 LCC 여객 추이	63
〈표 3-23〉 국적사 LCC 매출액	64
〈표 3-24〉 국제선 운항과 관광객 추이 비교	65
〈표 4-1〉 세계 지역별 항공여객 성장률 전망	70
〈표 4-2〉 세계 지역별 항공여객 수요 전망	70
〈표 4-3〉 국제선 항공여객 수요 예측	73
〈표 4-4〉 수도권 공항 저가항공 여객시장 수요 예측	73
〈표 4-5〉 인천공항 시설 현황	75
〈표 4-6〉 김포공항 시설 현황	76

그림 목차

〈그림 2-1〉 세계 항공여객 추이	10
〈그림 2-2〉 지역별 항공여객 추이(국내선+국제선)	11
〈그림 2-3〉 지역별 항공여객 추이(국제선)	11
〈그림 2-4〉 세계 항공 운항 추이	12
〈그림 2-5〉 지역별 항공 운항 추이(국내선+국제선)	14
〈그림 2-6〉 지역별 항공 운항 추이(국제선)	14
〈그림 2-7〉 국제선 항공여객 추이	16
〈그림 2-8〉 국제선 항공 운항 추이	18
〈그림 2-9〉 국내선 항공 여객 추이	19
〈그림 2-10〉 국내선 항공 운항 추이	21
〈그림 2-11〉 국내공항 국제선 노선수 추이	23
〈그림 2-12〉 국내공항 지역별 국제선 노선수	23
〈그림 2-13〉 국내공항 국내선 노선수	24
〈그림 2-14〉 인천공항 국제선 국적사별 노선수	25
〈그림 2-15〉 인천공항 지역별 국제선 노선수 추이	26
〈그림 2-16〉 인천공항 국내선 노선수 추이	26
〈그림 2-17〉 김포공항 국제선 국적사별 노선수 추이	27
〈그림 2-18〉 김포공항 지역별 국제선 노선수 추이	28
〈그림 3-1〉 세계 LCC 시장 점유율	34
〈그림 3-2〉 세계 지역별 LCC 시장 점유율	34
〈그림 3-3〉 수도권 국제선 항공사 유형별 여객 추이	39
〈그림 3-4〉 수도권 공항 국적별 LCC 항공여객 추이	40
〈그림 3-5〉 수도권 공항 국적별 FSC 항공여객 추이	41
〈그림 3-6〉 항공사 유형별 국제선 운항(편수) 추이	42

〈그림 3-7〉 수도권 항공사 유형별 국제선 운항(편수) 추이	43
〈그림 3-8〉 수도권 공항 국적별 LCC 항공운항 추이	44
〈그림 3-9〉 수도권 공항 국적별 FSC 항공운항 추이	45
〈그림 3-10〉 국내선 항공사 유형별 여객 추이	47
〈그림 3-11〉 국내선 항공사 유형별 운항 추이	48
〈그림 3-12〉 수도권 공항 근거리 국가별 운항추이	53
〈그림 3-13〉 수도권 공항 근거리 국가별 여객추이	58
〈그림 3-14〉 국적사 LCC 여객수요 추이(국내선)	63
〈그림 3-15〉 국적사 LCC 여객수요 추이(국제선)	63
〈그림 3-16〉 국적사 LCC 매출 현황	64
〈그림 3-17〉 국제선 항공운항과 관광객 흐름 비교	65
〈그림 4-1〉 인천공항 항공여객 예측	71
〈그림 4-2〉 김포공항 항공여객 예측	72

제1장 서론

제1절 연구 배경 및 목적

제2절 연구 체계

제1장

서론

제1절 연구 배경 및 목적

1. 연구의 배경

2010년 한국방문 외래관광객이 880만명을 돌파하여 2년 연속 전년대비 13% 증가라는 높은 증가율을 보였는데 국제 항공시장도 2008년, 2009년 미국발 금융위기 영향을 감안하더라도 최근 2년 동안 약 10% 넘게 성장하고 있다.

이같은 항공시장 확대는 2005년 국내 항공법 개정으로 저가항공사(Low cost carrier, LCC)의 설립이 허용되면서 기존 두 개의 기존 대형 항공사(Full service carrier, FSC)들이 독점지위를 가지고 있던 우리나라 항공시장이 새로운 경쟁체제로 접어들고 그 성장세가 지속된 것이 원인이다.

국내 최초 저가항공사인 제주항공이 2006년 국내선 운항을 개시된 이후 2010년 재취항한 티웨이 항공사를 제외한 국내 4개 저가항공사들은 2010년 평균 전년대비 매출액 증가율이 약 124%로 급증하고 각사별로 매출액이 1000억원을 돌파하는 등 초기의 경영상 위기를 극복하고 급성장하고 있다.

이러한 저가항공시장 확대와 아울러 매출액 급증은 2009년부터 허용된 동아시아권 근거리 국제항공노선에 주로 기인하였으나 그 내면에는 국제 항공노선

진출과 함께 경쟁도 더욱 가속화되면서 서비스와 가격 부분에 매력에 생겨 더 많은 승객들을 끌어들이는 효과가 발생한 것으로 볼 수 있다.

이처럼 지속적으로 성장하고 있는 우리나라 항공시장에서 저가항공사들이 전체 항공시장에 미치는 영향에 대한 분석과 앞으로의 전망, 그리고 이들 저가 항공사들이 기반을 두고 있는 김포공항의 미래 시설 수용력 등이 적절한지 등에 대한 검토가 요구되고 있다.

2. 연구의 목적

이 연구는 과거 10년동안 연평균 성장률인 7%을 상회하는 높은 성장세를 보이고 있는 우리나라 항공시장에서 저가항공사들의 시장진입은 항공시장 확대 효과와 관련이 있는지, 아니면 기존 시장 잠식효과가 있는지를 살펴보고자 한다.

또한 국내 저가항공사들의 성장세는 수요확대 의미로 이에 대응하는 시설과 서비스 공급이 뒷받침되어야 함을 뜻한다고 할 때 저가항공사들의 베이스인 김포공항의 시설 공급 여건과 미래 수요를 비교하여 적정 서비스 공급 방안을 제안하고자 한다.

제2절 연구 체계

1. 연구 내용

연구의 주요 내용은 크게 전반적 항공시장, 국제선 취항 노선, 저가항공시장, 그리고 수도권 공항의 저가항공 노선 수급 전망추이 등으로 구분된다.

- 국내외 항공시장 동향 분석

- 세계 항공시장과 지역별, 그리고 국내 국제·국내선 항공시장 분석
- 국내 항공시장은 수도권 공항(인천, 김포)들을 중심으로 국제선은 항공사 국적별(국적사, 외항사), 유형별(FSC, LCC) 운항횟수와 여객수들을 교차 분석하고, 국내선은 공항별 유형별 교차분석을 실시
- 국제선 노선 분석
 - 수도권 공항별로 전체 국제선 취항노선 추이
 - LCC들이 주로 취항하는 운항시간 6시간 이내 근거리 국제노선 추이
- 국내 LCC 항공시장 진입 효과 분석
- 항공시장 전망
 - 세계 항공수요 전망
 - 국내 항공 수요 및 수도권 공항별 항공 여객수요 예측
 - 수도권 공항별 항공수요 전망에 따른 시설 공급 여건

2. 연구 방법

- 항공시장 추이 분석
 - 항공시장 추이는 우선 항공여객과 항공운항으로 나누고 이를 세계시장, 국내시장으로 나누어 정리하며, 이들 자료를 기존 대형항공사(full service carrier, FSC)와 저가항공사(low cost carrier, LCC), 그리고 전체와 수도권 공항별 자료들로 구분하여 분석
 - 항공 자료는 IATA 자료와 한국항공진흥협회의 항공통계를 활용하였고, 공항별 항공 자료는 인천공항공사, 한국공항공사로부터 원자료를 입수하여 자료의 속성에 변화가 없는 선에서 연구목적에 맞게 정리와 가공을 거쳐 분석 데이터로 활용
- 국내 저가항공사 시장 진입의 효과 분석
 - 저가항공사 진입으로 FSC와 LCC의 운항과 여객 점유율 변화를 비교 분석

- LCC 매출액 추이 분석
- 수도권(인천+김포) 공항 저가항공노선 수급 전망
 - 수요부문 : 시계열 자료의 트렌드 분석을 통해 최적 예측모형 도출
 - 공급부문 : 공항별 현재 및 향후 시설계획을 토대로 수용력 도출

제2장 국내외 항공시장 동향 분석

제1절 세계 항공시장

제2절 국내 항공시장

제2장

국내외 항공시장 동향 분석

제1절 세계 항공시장

1. 세계 항공여객 추이

전 세계 공항의 정기항공 수송실적을 여객수로 살펴보면 2001년부터 2009년까지 ‘국내선+국제선’은 연평균 4.34% 증가하였으며, 국제선은 6.36% 증가하였다. 특히 중동지역과 아태지역을 중심으로 꾸준히 증가추세를 보였다.

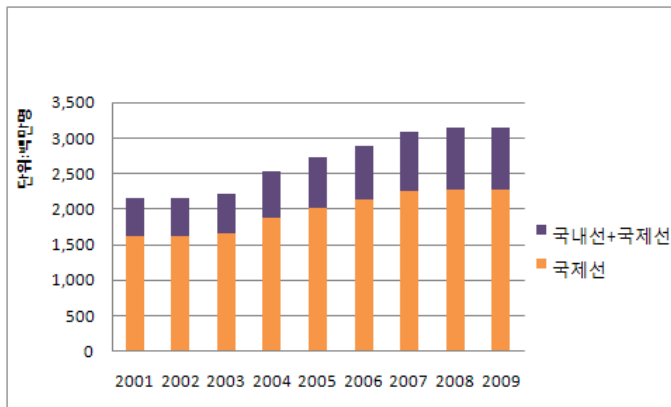
같은 기간 지역별로는 국내선과 국제선을 합한 총 여객수는 북미가 73천만명으로 가장 많았고, 이어 유럽(63천만명), 아시아태평양(62천만명) 순으로 많았으나, 연평균 증가율은 중동(9.39%)이 가장 높았고, 다음은 아시아태평양(6.57%), 아프리카(5.37%) 순으로 나타남. 한편 국내선을 제외한 국제선만을 볼 때에는 유럽이 46천만명으로 항공여객수가 월등히 많았고 이어 아시아태평양(16천만명), 북미(1억명) 순이었으나, 연평균 증가율은 역시 중동(12.62%)이 가장 높았고 다음은 유럽(7.55%), 아프리카(6.79%) 순으로 나타남.

〈표 2-1〉 세계 항공여객 추이

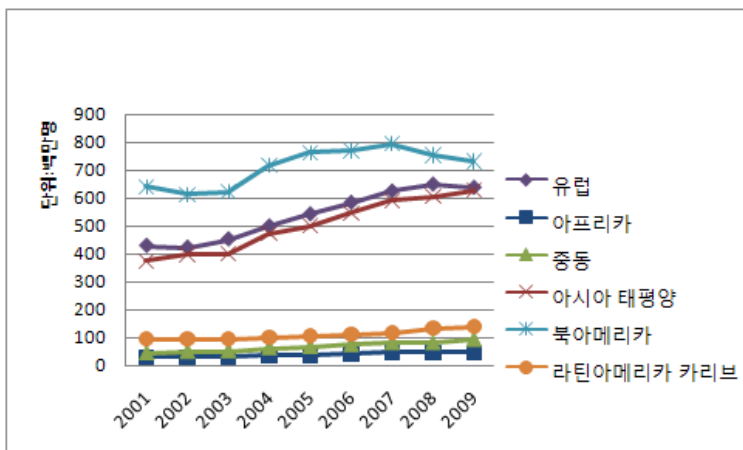
(단위 : 천만명, %)

구분 (단위: 백만명)		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	연평균 증가율
국내선 + 국제선	유럽	429	422	452	499	542	583	624	649	637	5.07
	아프리카	31	29	31	34	38	41	44	47	47	5.37
	중동	45	50	52	63	68	74	82	81	93	9.39
	아시아 태평양	376	400	401	472	501	546	590	604	626	6.57
	북아메리카	641	615	623	717	764	770	794	755	732	1.66
	라틴 아메리카 카리브	97	97	95	99	107	110	120	133	140	4.73
	계	1,621	1,615	1,656	1,886	2,022	2,128	2,257	2,271	2,277	4.34
국제선	유럽	262	263	290	329	361	397	435	461	469	7.55
	아프리카	18	17	17	19	21	23	25	28	30	6.79
	중동	27	31	34	42	45	51	59	61	71	12.62
	아시아 태평양	120	131	116	144	151	159	172	172	162	3.83
	북아메리카	75	74	74	83	93	99	102	104	99	3.47
	라틴 아메리카 카리브	27	26	28	29	30	29	32	36	38	3.95
	계	532	544	562	648	704	761	827	865	872	6.36

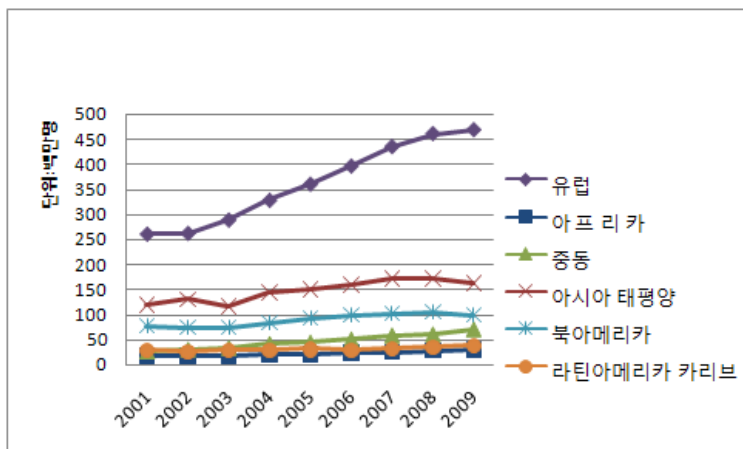
기초자료 : 한국항공진흥협회 「항공통계」



〈그림 2-1〉 세계 항공여객 추이



〈그림 2-2〉 지역별 항공여객 추이(국내선+국제선)

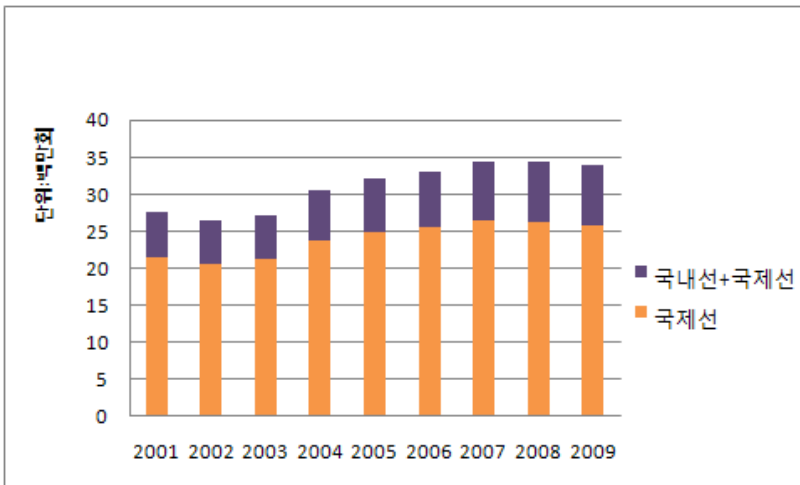


〈그림 2-3〉 지역별 항공여객 추이(국제선)

2. 세계 항공운항 추이

전 세계 정기항공 수송실적을 운항편수로 살펴보면 2001년부터 2009년까지 ‘국내선+국제선’은 연평균 2.33% 증가하였으며, 국제선만은 3.58% 증가하였다. 대체로 여객수송이나 운항편수 실적 패턴이 비슷한 것으로 나타났다. 지역별로 국내선과 국제선을 포함한 운항 추이는 북미, 유럽, 아시아태평양 순으로 시장규모가 형성되었으며, 국제선은 유럽, 아시아태평양, 북아메리카 순으로 시장규모가 형성되고 있다.

- 지역별 항공운항 실적 순위(국내선+국제선)
 - 운항횟수 : 북미, 유럽, 아태, 중남미 순
 - 연평균 증가율 : 중동, 아태, 아프리카 순
- 지역별 항공운항 실적 순위(국제선 only)
 - 운항횟수 : 유럽, 아태, 북미 순
 - 연평균 증가율 : 중동, 아프리카, 아태 순



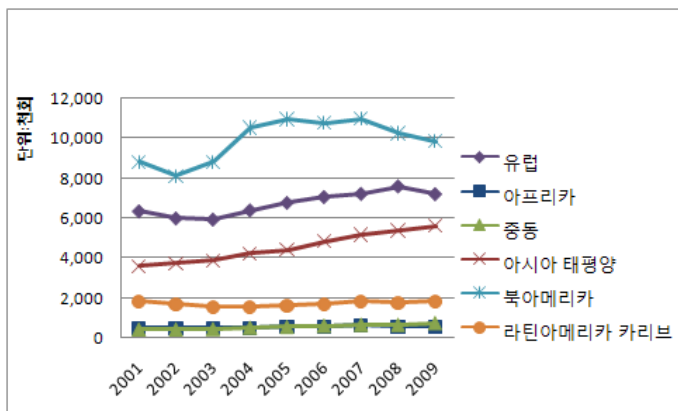
〈그림 2-4〉 세계 항공 운항 추이

〈표 2-2〉 세계 항공 운항 추이

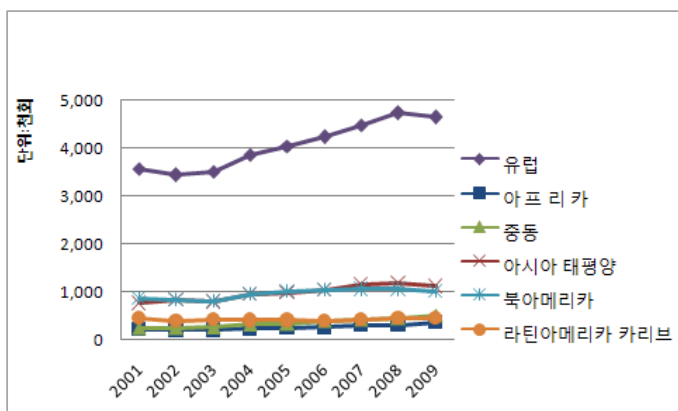
(단위 : 천회)

구 분		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	연평균 증가율
국내선 + 국제선	유럽	6,330	5,980	5,920	6,380	6,750	7,040	7,200	7,569	7,183	1.59
	아프리카	500	490	500	520	560	570	640	558	594	2.18
	중동	430	440	450	520	560	620	670	667	751	7.22
	아시아 태평양	3,590	3,740	3,880	4,210	4,410	4,840	5,170	5,395	5,624	5.77
	북아메리카	8,810	8,130	8,810	10,540	10,970	10,770	10,990	10,255	9,878	1.44
	라틴 아메리카 카리브	1,840	1,720	1,570	1,590	1,660	1,690	1,830	1,801	1,821	-0.13
	계	21,500	20,490	21,130	23,760	24,910	25,530	26,500	26,245	25,851	2.33
국제선	유럽	3,570	3,440	3,510	3,860	4,050	4,230	4,490	4,727	4,645	3.35
	아프리카	220	210	210	240	250	270	310	314	365	6.53
	중동	250	250	270	330	350	390	430	449	519	9.56
	아시아 태평양	770	840	800	960	990	1,050	1,160	1,189	1,116	4.75
	북아메리카	870	830	820	950	1,020	1,040	1,060	1,057	1,021	2.02
	라틴 아메리카 카리브	450	390	420	410	410	390	420	461	456	0.17
	계	6,130	5,970	6,040	6,740	7,070	7,370	7,870	8,197	8,122	3.58

기초자료 : 한국항공진흥협회 「항공통계」



〈그림 2-5〉 지역별 항공 운항 추이(국내선+국제선)



〈그림 2-6〉 지역별 항공 운항 추이(국제선)

제2절 국내 항공시장

1. 국제선 항공 동향

1) 항공여객 추이

현재 우리나라 국제선 운항여객의 약 90%, 운항편수의 88%가 수도권 공항에 밀집되어 있는데 2002년부터 인천 신공항이 개항된 이후 항공 수송실적이 더욱 확대되고 있다. 우리나라 항공시장의 국제선 항공 수송 현황을 우선 항공 여객수로 살펴보면 2010년 현재 국적사, 외항사의 실적 모두 합하여 수송승객 수는 총 4천만여명이었으며 이는 2002년 이후 8년 동안 연평균 7.3% 증가율로 아태지역 전체의 6.6%보다도 높은 성장률을 보이고 있다.

<그림 2-7>의 그래프의 2000년대 우리나라 항공수송 실적 추이를 보면 2003년 SARS(중증급성 호흡기 증후군) 사태와 2008과 2009년 미국발 글로벌 금융 경색 사태로 국제적 항공운송이 다소 주춤하였으나 2010년을 지나며 미국, 중국 등 주변국의 경기회복 및 2년간 외부충격으로 감소했던 기저효과로 인해 전년 대비 19.5%라는 깜짝 성장을 이뤄 항공여객수는 4,000만명을 돌파하였다.

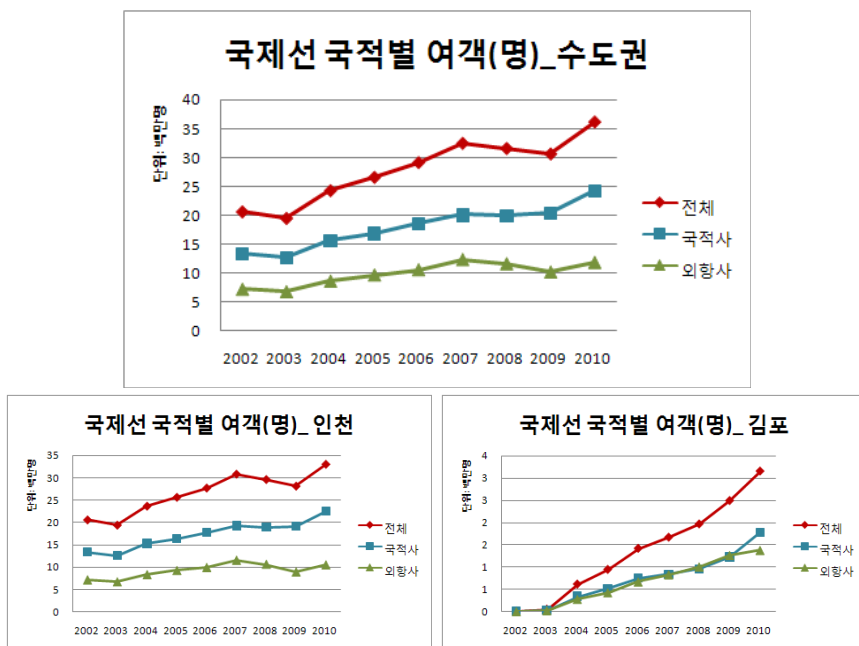
이같은 양호한 성장률과 항공시장 확대에 기여한 원인들로는 주변국들의 근거리 국제노선 취항 확대와 2006년부터 새로이 등장한 저가항공사(LCC)를 으뜸으로 꼽을 수 있을 것이다. 특히 수도권 주력 공항이 인천공항으로 이전하면서 텅비었던 김포공항은 2004년 하네다 노선 개항 등으로 여객수가 급증하여 여객수송 실적이 2002년 대비 2010년까지 연평균 106%라는 경이로운 성장률을 보였다. 특히 외국항공사들의 김포공항 이용증대가 주목할만하다.

〈표 2-3〉 국제선 항공여객 추이

(단위 : 천명)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체 공항	국적사	14,859	13,972	17,197	18,540	20,241	22,106	21,814	22,100	26,785	7.64
	외항사	8,059	7,641	9,863	11,276	12,607	14,930	13,709	11,582	13,480	6.64
	합계	22,919	21,614	27,060	29,815	32,848	37,035	35,523	33,682	40,265	7.30
수도권 공항	국적사	13,352	12,635	15,619	16,848	18,483	20,072	19,910	20,370	24,256	7.75
	외항사	7,210	6,802	8,617	9,688	10,598	12,352	11,623	10,206	11,855	6.41
	합계	20,563	19,437	24,236	26,536	29,081	32,424	31,533	30,576	36,110	7.29
인천 공항	국적사	13,344	12,607	15,282	16,332	17,735	19,231	18,951	19,143	22,476	6.73
	외항사	7,209	6,780	8,339	9,259	9,926	11,522	10,612	8,938	10,474	4.78
	합계	20,553	19,387	23,621	25,591	27,662	30,753	29,563	28,080	32,950	6.08
김포 공항	국적사	8	28	337	516	748	840	959	1,228	1,780	95.13
	외항사	1	22	278	429	671	831	1,010	1,268	1,381	136.08
	합계	10	50	615	945	1,420	1,671	1,969	2,496	3,161	105.60

기초자료 : 한국공항공사, 인천공항공사



〈그림 2-7〉 국제선 항공여객 추이

2) 항공운항 추이

운항편수로 본 국제선 항공운항 실적을 보면 현재 우리나라 국제선 전체 항공운항 횟수는 약 22만회로 이중 한국 국적사들이 63%를 차지하고 있어 외국 항공사들이 절반에 약간 못미치는 수준이지만 이들의 운항 비율은 비교적 높은 편이다. 수도권 공항의 항공운항편수는 88%로 항공여객 실적 90%보다 다소 낮지만 지방 공항들의 국제선 운항이 커지고 있음을 알 수 있다.

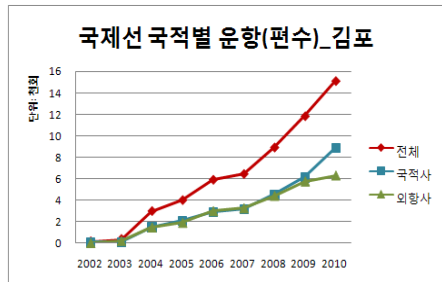
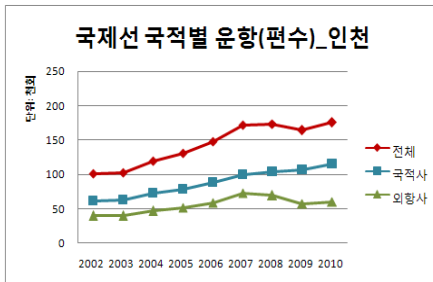
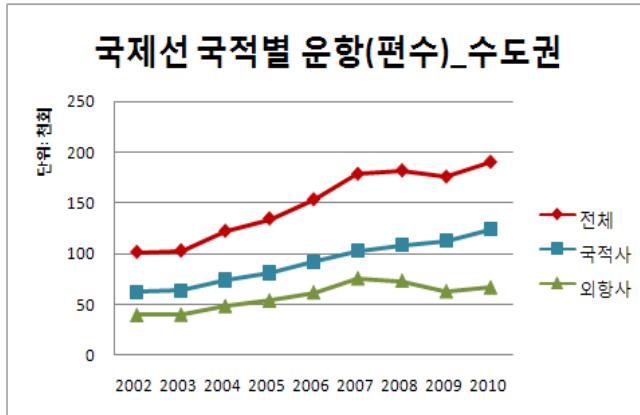
전반적으로 국내 항공사들의 연평균 운항횟수 증가율이 외국항공사들보다 높은 편이나 <표 2-4>에서 보여주고 있듯이 김포공항은 예외적으로 외항사들의 운항편수 증가율이 국내항공사들보다 훨씬 높고 국내외 항공사들의 운항 증가율도 눈에 띄는 수준으로 높다. 이는 김포공항의 운항편수 증가 추이를 보여주는 <그림 2-8>에 확연히 나타나 있다.

〈표 2-4〉 국제선 항공 운항 추이

(단위 : 회)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전 체 공 항	국적사	72,867	73,107	85,055	92,777	104,331	118,911	124,309	127,817	139,024	8.41
	외항사	46,389	47,156	58,370	67,036	79,153	99,154	91,833	75,027	83,091	7.56
	합계	119,256	120,263	143,425	159,813	183,484	218,065	216,142	202,844	222,115	8.08
수 도 권	국적사	61,956	62,873	74,045	80,780	91,725	103,106	108,710	113,143	124,109	9.07
	외항사	39,345	39,838	48,256	52,661	61,902	77,803	75,935	66,345	70,883	7.64
	합계	101,301	102,711	122,301	133,441	153,627	180,909	184,645	179,488	194,992	8.53
인 천 공 항	국적사	61,840	62,743	72,554	78,691	88,801	99,912	104,182	107,012	115,237	8.09
	외항사	39,329	39,613	46,782	51,884	58,933	72,530	69,224	57,266	60,407	5.51
	합계	101,169	102,356	119,336	130,575	147,734	172,442	173,406	164,278	175,644	7.14
김 포 공 항	국적사	116	130	1,491	2,089	2,924	3,194	4,528	6,131	8,872	71.97
	외항사	16	225	1,474	777	2,969	5,273	6,711	9,079	10,476	124.91
	합계	132	355	2,965	2,866	5,893	8,467	11,239	15,210	19,348	86.53

기초자료 : 한국공항공사, 인천공항공사



〈그림 2-8〉 국제선 항공 운항 추이

2. 국내선 항공 동향

1) 항공여객 추이

지속적으로 양호한 성장세를 보여주고 있는 국제선 항공 동향에 비해 국내선 항공 동향은 1989년부터 1997년까지 연평균 14.1%로 높은 성장세를 유지하였으나, '97~'98년 국내 금융위기때 대폭 감소했던 국내선 항공 수요를 2~3년 회복했다가 2000년대 들어 대체로 정체상태를 보이고 있다.

인천 신공항 개항 이후 2010년까지 국내선 전체 항공여객 연평균 증가율이 감소(-0.64%)하였다. 그러나 인천공항이 같은 기간 연평균 4.53% 증가율을 보였지만 <표 2-5>의 인천공항을 이용한 국내선 이용 여객 규모를 김포공항 규모

에 비교해보면 미미한 수준이라 유의한 의미를 주지는 못할 것으로 판단된다.

이같은 국내선 항공시장의 성장 정체현상은 2004년부터 운행하기 시작한 KTX의 영향이 가장 큰 것으로 분석된다.

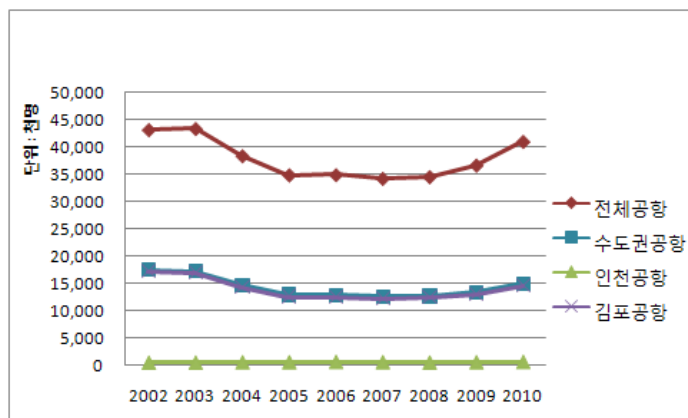
〈표 2-5〉 국내선 항공여객 추이

(단위 : 천명)

구 분	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체공항	43,109	43,323	38,290	34,760	34,792	34,105	34,430	36,571	40,936	-0.64
수도권공항	17,454	17,234	14,690	12,964	12,876	12,615	12,705	13,343	14,934	-1.93
인천공항	372	403	463	461	530	475	410	469	529	4.53
김포공항	17,082	16,831	14,227	12,503	12,347	12,140	12,295	12,874	14,405	-2.11

기초자료 : 한국공항공사, 인천공항공사

그러나 <그림 2-9>를 보면 2008년 이후 국내선 항공시장이 상승세를 타기 시작함을 할 수 있다. 이는 2006년부터 국내선에 취항하기 시작한 안전과 가격측면에서 저가항공에 대한 인식이 개선되어 긍정적인 효과가 나타나고, 해외여행 붐으로 한때 소외되었던 제주도 관광이 부흥하면서 국내선 수요가 다시 상승세로 돌아선 것으로 분석된다.



〈그림 2-9〉 국내선 항공 여객 추이

2) 항공 운항 추이

국내선 항공운항 추이는 항공여객 추이와 비슷하나 <그림 2-10>에 나타나 있듯이 2007년부터 상승세로 돌아선 추세가 2009년 들어 다시 하락세로 전환된 것으로 보인다. 이는 국내선만 취항하던 저가항공들이 국제선으로 노선을 확대 하면서 국내선보다 국제선으로 항공편을 확대하면서 발생한 상황으로 분석된다.

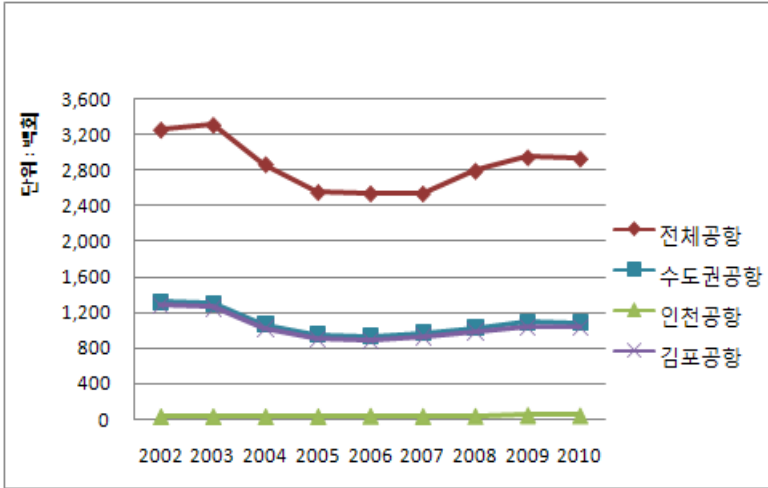
한편으로는 <표 2-5>의 국내선 항공 여객수 추이와 <표 2-6>의 국내선 항공 운항 횟수 추이를 비교해보면 국내선 항공여객수는 인천공항의 국내선 항공 운항 영향으로 근래 상승추세이나 항공운항수는 저가항공 영향으로 다소 상승하다가 다시 주춤하는 추세를 보이고 있다. 이는 대형 항공사들이 비용절감 차원에서 국내선 운항수를 줄이고 있는 데에 기인한 것으로 보인다.

〈표 2-6〉 국내선 항공 운항 추이

(단위 : 천회)

구 분	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체공항	326	331	287	256	254	254	280	295	293	-1.31
수도권공항	132	130	107	94	93	98	103	109	108	-2.47
인천공항	4	4	4	4	4	4	4	5	5	3.25
김포공항	128	126	103	91	89	94	99	104	103	-2.66

기초자료 : 한국공항공사, 인천공항공사



〈그림 2-10〉 국내선 항공 운항 추이

3. 항공노선 동향

1) 국내 공항 전체

(1) 국제선 취항노선

국토해양부의 항공통계를 살펴보면 우리나라 전국 공항에서 국내외 항공사들이 취항하는 전체 국제선 노선은 2007년 366개로 정점을 보였다가 2년 연속 감소하여 2009년말 305개 노선이 운항 중이다.

노선 감소의 직접적인 원인은 외국항공사들이 2008년 글로벌 금융위기로 인하여 많은 노선들을 폐지한 것이 직접적인 원인으로 분석되었다. <표 2-7>를 보면 국내 항공사들의 국제노선은 지속적으로 증가하고 있음을 알 수 있다.

특히 전체 국제노선 추이를 보면 2001년 1240개 노선에서 65개가 추가되어 27% 증가했음을 알 수 있는데 증가한 노선들 대부분은 국내 항공사들의 동남아, 일본, 중국 등 주로 동아시아 노선들이다. 여기에는 정부가 매년 10개국 이

상과의 항공회담을 통한 국제노선의 추가확보, 신규노선의 개척, 대륙 간 연결로인 간선망의 확대, 수요 증가 노선의 운항횟수 증대 등에 주력한 것이 주요 원인으로 설명¹⁾되고 있다.

- 항공회담 국가수 : 17개국('02)→14개국('03)→13개국('04)→12개국('05)
→16개국('06) →17개국('07) →17개국('08)
- 특히 주요 항공시장인 미국과 '98년 항공자유화 협정을 체결하는 등 최근 국가별로 항공회담을 통한 항공자유화 정책을 적극 추진하여 국제 노선망 증대 효과를 보고 있음
- 다만 '08년에는 미국발 경기침체의 여파로 국제유가가 상승하고 원화 가치도 떨어져 '07년 대비 국제선 노선수가 감소(-27개)하였고, '09년에도 전년에 이어 국제선 노선수가 지속 감소(-34개)

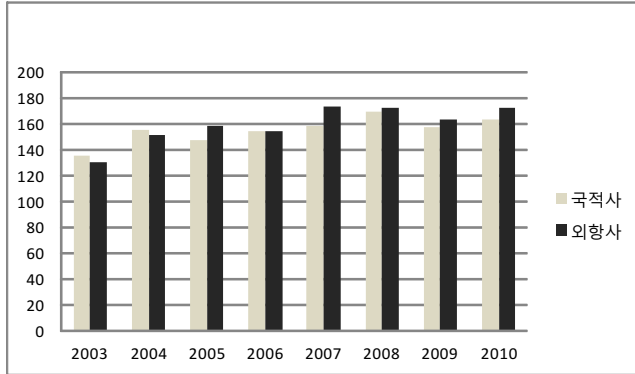
〈표 2-7〉 국내공항 국제선 노선 추이

(단위 : 수)

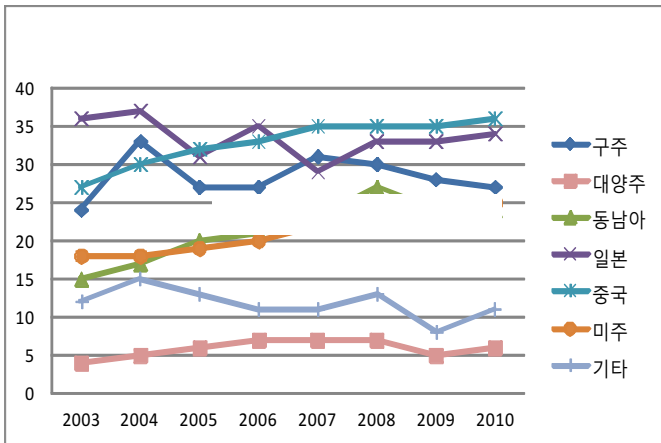
구 분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
국제노선수	240	250	271	289	309	342	366	339	305
- 국적사	122	128	135	144	156	176	184	183	175
* 구주	14	16	16	20	21	26	29	27	26
* 대양주	5	4	5	5	4	4	5	5	5
* 동남아	19	20	23	27	32	36	37	36	33
* 일본	32	30	31	33	33	37	37	37	40
* 중국	20	25	28	28	33	39	41	39	32
* 미주	32	30	32	34	37	36	35	34	35
* 기타	4	6	7	8	8	8	8	16	13
- 외항사	118	122	136	145	153	166	182	156	130
국내노선수	36	37	30	28	26	23	21	20	21

기초자료 : 국토해양부 「항공통계」

1) [http://www.index.go.kr/\(e-나라지표, 항공노선 취항 추이\)](http://www.index.go.kr/(e-나라지표, 항공노선 취항 추이))



〈그림 2-11〉 국내공항 국제선 노선수 추이



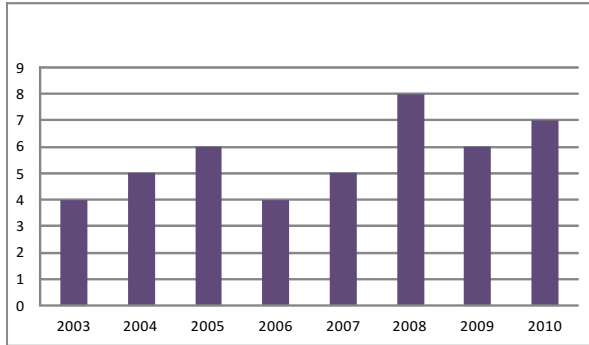
〈그림 2-12〉 국내공항 지역별 국제선 노선수

(2) 국내선 취항노선

1998년 이후 국내노선은 2000년 초반 약간 증가 후 지속적으로 감소하고 있는데, 이는 고속철도 및 고속국도 등 육상교통 발달로 항공수요가 감소하여 일부 국내 내륙노선이 폐지되었기 때문이다.

2010년 항공여객 수요의 감소로 김포-무안, 김포-사천 노선이 폐지되고, 무안

-제주 노선이 신설되었으나 KTX 2단계 개통('10.11.1)으로 국내선 항공수요는 계속 감소할 것으로 예상되고 있다.



〈그림 2-13〉 국내공항 국내선 노선수

2) 인천공항

공항별로 항공노선 변화를 살펴보면 인천공항은 영종도에서 개항 이후 2010년까지 국제선 취항 노선이 25% 증가해 68개 노선이 추가로 늘어났다.

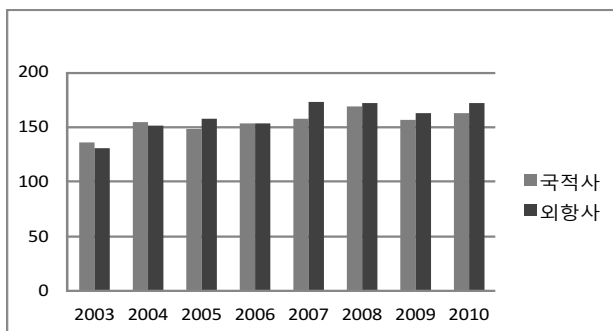
같은 기간 국적사는 국제노선이 27개 증가하고 외국항공사들은 41개 노선이 증가하여 인천공항의 경우 외국항공사의 노선 확대가 국내항공사보다 더 큰 기여를 한 것으로 보인다. 국내 항공사들은 동남아 노선 증가율이 돋보였다.

〈표 2-8〉 인천공항 노선 추이

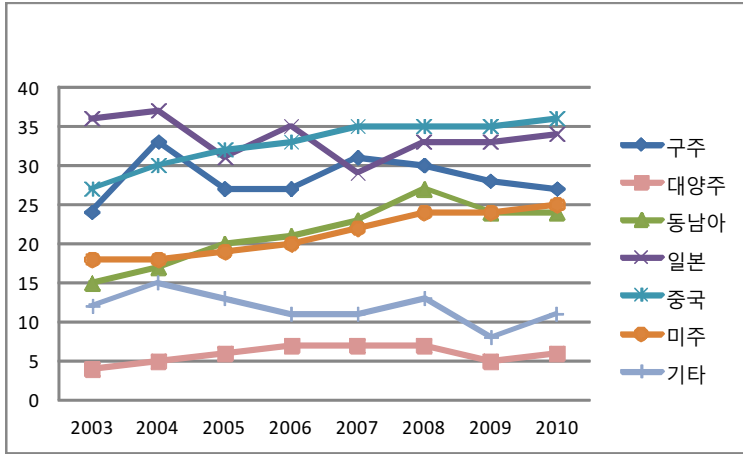
(단위 : 수)

구 분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
국제노선수	267	307	306	308	331	341	320	335
- 국적사	136	155	148	154	158	169	157	163
* 구주	24	33	27	27	31	30	28	27
* 대양주	4	5	6	7	7	7	5	6
* 동남아	15	17	20	21	23	27	24	24
* 일본	36	37	31	35	29	33	33	34
* 중국	27	30	32	33	35	35	35	36
* 미주	18	18	19	20	22	24	24	25
* 기타	12	15	13	11	11	13	8	11
- 외항사	131	152	158	154	173	172	163	172
국내노선수	4	5	6	4	5	8	6	7

기초자료 : 한국공항공사

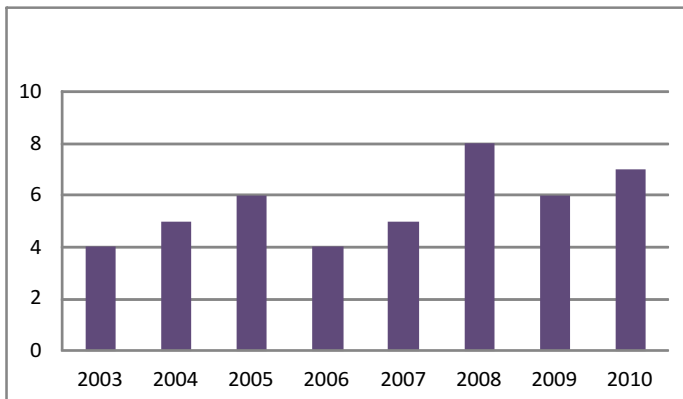


〈그림 2-14〉 인천공항 국제선 국적사별 노선수



〈그림 2-15〉 인천공항 지역별 국제선 노선수 추이

인천공항 개항 시 국제선은 인천공항, 국내선은 김포공항을 전용으로 계획하였으나 인천공항에도 국제선에서 국내선으로 공항이동 없이 직접 환승할 수 있도록 몇몇 제한된 노선으로 국내선이 개설되어 있다.



〈그림 2-16〉 인천공항 국내선 노선수 추이

3) 김포공항

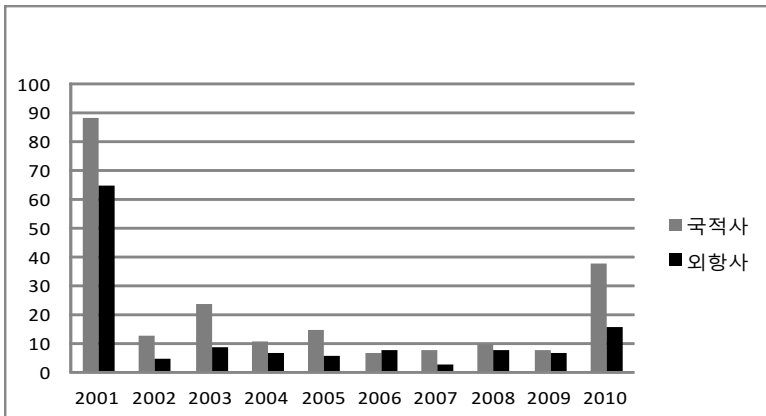
인천공항 개항 이전 우리나라 관문이었던 김포공항은 2002년 인천공항 개항당시 국제노선이 17개로 급감한 이후 노선수가 등락을 반복하다 2010년 44개 노선으로 증가하였다. 이는 2010년부터 국내 저가항공사(LCC)들의 본격적인 국제선 취항으로 동아시아 근거리 목적지를 중심으로 한 노선이 급증하였기 때문이다.

〈표 2-9〉 김포공항 노선 추이

(단위 : 수)

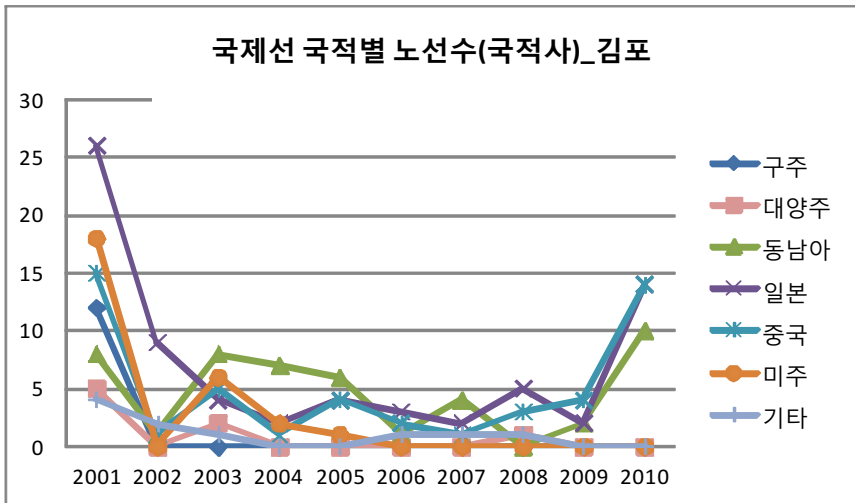
구 분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
국제노선수	109	17	26	12	19	13	9	16	10	44
- 국적사	88	13	24	11	15	7	8	10	8	38
* 구주	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
* 대양주	5	0	2	0	0	0	0	1	0	0
* 동남아	8	1	8	7	6	1	4	0	2	10
* 일본	26	9	4	2	4	3	2	5	2	14
* 중국	15	1	5	1	4	2	1	3	4	14
* 미주	18	0	6	2	1	0	0	0	0	0
* 기타	4	2	1	0	0	1	1	1	0	0
- 외항사	65	5	9	7	6	8	3	8	7	16
국내노선수	16	15	12	10	9	11	12	12	9	11

기초자료 : 한국공항공사



〈그림 2-17〉 김포공항 국제선 국적사별 노선수 추이

특히 <그림 2-18>에 나타나 있듯이 김포공항은 2010년부터 저가항공사가 주로 취항하는 일본, 중국, 그리고 동남아 노선을 중심으로 노선수가 대폭 증가하였음을 알 수 있다.



〈그림 2-18〉 김포공항 지역별 국제선 노선수 추이

제3장 저가항공시장 동향 및 효과 분석

- 제1절 세계 저가항공시장 분석
- 제2절 국내 저가항공시장 분석
- 제3절 수도권 공항 근거리 국제노선 저가
항공 수요 분석
- 제4절 저가항공사의 효과

제 3 장

저가항공시장 동향 및 효과 분석

제1절 세계 저가항공시장 분석

1. 저가항공이란?

저가항공사(low cost carrier: LCC))란 일반적으로 제반 운영비용을 최소화하여 기존 대형항공사(full service carrier: FSC)가 제공하는 가격보다 낮게 책정하고 서비스도 FSC가 서비스를 무료로 제공하는 데 비해 필요한 최소 서비스만을 제공하거나 별도 요금으로 서비스를 제공하는 항공사를 말한다. 이러한 저가항공사의 핵심은 비용절감으로 FSC에 비해 낮은 운임을 제공하는 데에 있다고 해도 과언이 아닐 것이다.

우리나라에서 저가항공사에 대한 또 다른 명칭은 ‘저비용항공사’이다. 영문을 단순 직역할 때는 그렇게 부를 수 있으나 항공사 입장에서는 저비용항공사로 불리길 바라는데 이는 저가라는 의미를 낮은 가격이라는 뉘앙스보다 저급이라는 뉘앙스가 떠오르는 것을 경계해서이다. 하지만 고객 입장에서는 저비용항공사로 부를 하등의 이유를 찾기 어렵다. 오히려 대한항공, 아시아나와 같은 풀서비스와 비싼 운임을 가진 FSC와 가격면에서 명확한 차별성을 가지기 위해서는 저비용항공사가기보다는 ‘저가항공사’라 부르는 것이 의미전달이 더 명확할 것이라는 판단으로 이 연구에서는 ‘저가항공사’라는 명칭을 사용한다.

저가항공사의 핵심인 저비용으로 저가상품을 판매하는 내부 영업전략적 비결은 저임금이며, 비싸고 유지비가 많이 드는 대형 비행기보다 효율성이 높은 중형 비행기를 이용하고 프로펠러 비행기도 많이 운용하고 있다. 비용이 더 드는 중대형 비행기도 사용되는 경우가 있는데 이럴 때는 동일한 기종으로 통일해 항공기 유지 관리와 훈련비용, 부품 재고를 최소화하기도 한다. 또한 30분 이내의 빠른 이착륙 준비시간으로 운항시간을 관리하여 운항횟수와 이용 효율성을 극대화하는 비결도 가지고 있다. 더불어 복잡하고 혼잡한 지역 허브공항이 아닌 비교적 한적한 제2공항을 이용해 공항이용료와 공항 내 혼잡시간 비용 절감, FSC와의 경쟁을 피해 안정적인 비행스케줄 확보 등을 경쟁력요소로 활용하고 있다.

그리고 대리점보다는 인터넷에 기반을 둔 예약시스템을 이용하는 단순 유통 구조를 가지고 있으며, 기내식 서비스를 없애거나 승객이 원하면 추가 비용으로 서비스를 하고, 지정석이 아닌 선착순 좌석 배정, 아웃소싱 등으로 운영 시스템적인 비용을 최소화하면서 대형 항공사에 비해 저가 항공료를 실현할 수 있게 된다.

다른 한편 저가항공사들의 약진에는 신자유주의 경제사상에 기반을 둔 항공시장에도 자유화와 규제완화 패러다임과 트렌드가 반영되면서 저가항공사들이 동태하는 외부적인 환경이 조성된 것에 주목할 필요가 있다. 과거에는 항공산업에서 대표적인 산업규제가 많았다. 즉 민간항공위원회(Civil Aeronautics Board: CAB)가 상당한 영향력을 행사한 대표적인 규제내용은 크게 3가지로 첫째, 노선배정, 둘째, 진입제한, 셋째, 운임통제였다(이은선&유수진, 2010). 이러한 규제는 기존 FSC들에 유리하게 작용될 수밖에 없었다. 그러나 1978년에 항공산업규제완화법(Deregulation Act) 제정으로 단혀 있던 항공산업 시장의 문호가 활짝 열리고 그 결과로 저가항공사들에게 좋은 토양이 형성되었다. 또한 경기 침체나 고유가 시대에 접할 때마다 경기 활성화가 필요한 정부나 저가상품을 원하는 고객들에게 저가항공사는 매력적일 수밖에 없었다.

저가항공사는 1971년 미국 댈러스, 휴스턴, 샌안토니오 사이를 3대의 작은

비행기로 운행하면서 등장한 사우스웨스트항공사를 효시로 보고 있다. 미국에서 시작된 저가항공사는 그간 수많은 저가항공사들의 흥망성쇠를 거쳐 대략 20여개 업체가 북미시장을 주도하고 있고, 대서양을 건너 유럽에서 더욱 보편화된 저가항공시장에서 약 60여개 업체가 영업 중이다. 또한 국가적 정책지원에 힘입어 동남아 항공시장에도 현재 20여개 업체가 영업 중이다.

미국의 대표 저가항공사가 사우스웨스트라면 유럽에는 1985년 창립한 아일랜드의 라이언에어가 있고, 동남아시아에는 2001년 사우스웨스트와 라이언에어를 벤치마킹한 에어아시아가 대표 주자이다.

2. 세계 저가항공시장 동향

우리나라가 뒤늦게 저가항공사를 도입했음에도 저가항공시장이 짧은 시간에 급성장을 하고 있는 것을 보면 고객들에게 매력있는 항공시장임은 분명하다. 현재 세계 항공시장에서 약 200여 개의 저가항공사들이 영업하고 있는 것으로 보고 있다(김영규·박정향, 2008). 한국항공진흥협회 기술정보실 자료에 의하면 2010년 현재 저가항공사들은 전체 항공여객 점유율의 약 23%를 차지하고 있는데 이는 2001년의 8% 점유율에 비해 괄목상대한 성장이라 볼 수 있다.

일반적으로 저가항공사는 단거리 노선을 운항하며 기존의 대형항공사들에 비해 평균운영비용이 20~50% 정도 낮은 편인데 우리나라 저가항공사들의 60%~70%와 비교하면 우리나라 저가항공사의 항공료는 다른 나라에 비해 비싼 축에 든다. 유럽지역에서 이들 저가항공사들의 시장점유율이 25%에 달하고 있는데 앞 절에서 거론했듯이 이 지역의 대표 저가항공사인 라이언에어는 지난 10년이라는 짧은 기간에 시장점유율을 5%에서 35%로 높은 신화를 만들었다.

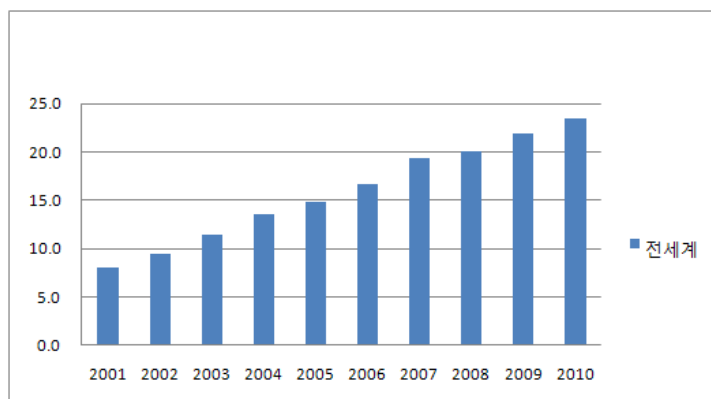
아시아지역은 지역 내 저가항공 점유율이 2001년 1%에서 2010년 18%로 급성장하였지만 북미나 유럽, 심지어 중남미보다 상당히 낮은 수준임을 알 수 있다.

〈표 3-1〉 세계 저가항공시장 점유율

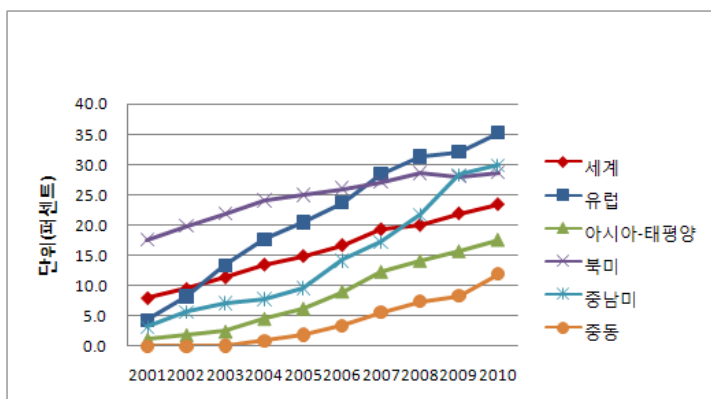
(단위 : %)

구 분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
전세계	8.0	9.5	11.4	13.5	14.9	16.7	19.3	20.0	21.9	23.4
유럽	4.3	8.2	13.4	17.7	20.5	23.7	28.5	31.4	32.1	35.3
아시아태평양	1.1	1.8	2.4	4.5	6.2	9.0	12.3	14.1	15.7	17.6
북미	17.6	19.8	21.9	24.0	24.9	26.0	27.1	28.5	28.0	28.6
중남미	3.2	5.7	7.1	7.8	9.6	14.2	17.3	21.7	28.3	29.9
중동	0.0	0.0	0.1	0.9	1.9	3.4	5.6	7.4	8.3	11.9

기초자료 : 한국항공진흥협회 기술정보실, 2011., 「저가항공사의 전세계 도처에서의 활동과 전망」



〈그림 3-1〉 세계 LCC 시장 점유율



〈그림 3-2〉 세계 지역별 LCC 시장 점유율

제2절 국내 저가항공 시장 분석

1. 국내 저가항공사 현황

국내 LCC 시장은 2004년 최초로 설립된 한성항공이 2005년 청주~제주노선에 부정기 면허로 처음 운항을 하면서 시작되었으나 이는 시범 LCC 수준이었다. 두 번째로 2005년 설립된 제주항공이 2006년 김포~제주 정기노선을 취항하면서 LCC 시장이 본격적으로 열리게 되었다고 볼 수 있다. 그러나 초기 국내 저가항공사들은 운항이 짧은 국내선으로 제한되어 있고, KTX 개통, 고유가 등으로 국내선 항공 수요가 감소하는 시기가 겹쳐 수익성에서 고전을 면하지 못하고 있었다. 한때 진에어와 에어부산의 시장진입에 따른 경쟁심화로 한성항공이 운항을 중단하고 영남에어는 부도를 맞았으며 인천타이거항공은 출범조차 중단되는 상황에 이르기도 했다.

그러나 국내 LCC들의 국제선 취항 관련 규제를 대폭 완화하면서 2009년 3월 제주항공의 인천~오사카 국제선 취항을 개시로 다른 저가항공사들도 국제선 취항이 가능하게 됨에 따라 감소하는 국내 항공수요를 대응할 국제선 노선 취항으로 돌파구를 찾을 수 있게 되었다. 급기야 국제선 취항 개시 2년 만인 2011년에 LCC들은 흑자로 전환되기 시작되었고 고유가 시대에 국제선에도 저가항공 상품에 대한 관심이 높아지고 가장 우려했던 항공기 안전문제도 어느 정도 검증됨에 따라 LCC에 대한 수요가 대폭 증가하고 있다.

국토해양부 보도자료에 의하면 2010년 LCC 국내선 이용객은 701만명으로 2009년 494만명에 비해 41.9% 증가하였고, 국내선 점유율도 27.4%에서 34.7%로 상승한 것으로 나타났다. LCC의 국제선 취항 원년인 2010년에 92만명이 LCC를 이용하여 국제선 점유율이 0.75%에서 3.5%로 늘어났다.

국제선의 경우 2010년말 사명을 변경하고 9월부터 재운항에 들어간 티웨이항공(전 한성항공)을 제외한 4개 국내 LCC의 매출액은 제주항공 약 1600억원(전년대비 +80%), 진에어 약 1200억원(+100%), 에어부산 1200억원(+70%), 이

스타항공 1083억원(+145%)으로 각사 모두 매출액 1000억원을 돌파하여 제주 항공을 제외한 3사 모두 단번에 흑자로 전환하게 될 정도로 국제선 시장진입의 효과가 빠르게 나타났음을 알 수 있다.

〈표 3-2〉 국내 LCC 현황

(2011년 6월 현재)

항공사	회사 현황(2010)
제주항공	- 연혁 : 2005. 1 애경그룹과 제주도가 공동설립(8월 면허취득) 2006. 6 김포~제주 첫 취항 2009. 3 국내 저가항공사 최초 국제선 정기노선 취항(인천~오사카) - 출자구조 : 애경그룹(63.5%), 제주도(12.5%), 산업은행(12.5%), 도민(11.5%) - 매출액 : 1575억원 (전년대비 79.4% 증가) - 취항노선(국제선): 인천~오사카, 기타큐슈, 홍콩, 방콕, 마닐라; 김포~오사카, 나고야, 부산~홍콩, 방콕, 세부; 제주~오사카 (국내선) 김포~제주, 부산~제주, 청주~제주
진에어	- 연혁 : 2008. 1. 한성항공으로 취항(4월 면허취득) 2008. 7 김포~제주 첫 취항 2009. 12 국제선 첫 취항(인천-방콕) - 출자구조: 한진그룹(100%) - 매출액 : 1160억원 (전년대비 90.5% 증가), 영업이익 75억원 - 취항노선(국제선) : 인천~방콕, 괌, 클락, 마카오; 제주~상해 (국내선) 김포~제주
에어부산	- 연혁: 2007. 8 아시아나와 부산시 공동투자로 법인설립 2008. 6 운송면허 취득 2010. 3 국제선 첫 취항(부산-후쿠오카) - 출자구조 : 아시아나(46%), 부산시(54%) - 매출액 : 1207억원 (전년대비 67.4% 증가) - 취항노선(국제선) : 부산~후쿠오카, 오사카, 나리타, 타이페이, 세부, 홍콩 (국내선) 부산~김포, 제주; 김포~제주
이스타항공	- 연혁: 2007. 10 KIC그룹 및 아시아나 퇴직 조종사들에 의해 설립 - 출자구조 : ㈜새만금 관광개발(49.4%), ㈜전북은행(8.2%), 군산시장(4.1%), 프라미스인터네셔널㈜(3.3%), 반도산업(2.1%), 기타(32.8%) - 매출액 : 1105억원(전년대비 149% 증가) - 취항노선(국제선) : 인천~코타키나발루, 치토세, 나리타 (국내선) 김포~제주, 군산~제주, 청주~제주
티웨이항공 (구 한성항공)	- 연혁 : 2005. 8 한성항공 취항, 2008. 10 운항중단 2010. 7 ㈜티웨이항공으로 사명 변경 후 9월 김포~제주 재취항 - 출자구조 : 에셋알터너티브스(77.7%), 토마토저축은행(19%), 기타(3.3%) - 매출액 : 79억원 - 취항노선 : 2010년말 현재 국내선(김포~제주)만 취항

주 : 매출자료는 2010년말 기준

참고자료 : 전자공시시스템 DART, 국토해양부 보도자료 외 각사 홈페이지 2011.

근래 황금노선으로 부상한 한국의 국제항공 노선에 대한 외국 항공사들의 관심도 다르지 않았다. 아래 <표 3-3>은 해외 주요 LCC들의 국내 노선 진입 현황 및 향후 계획을 보여주는데, 이들 항공사들 외에도 다수 해외 LCC들이 한국노선에 비정기적으로 운항을 하고 있다.

한국 노선에 최초로 취항한 해외 LCC는 에어마카오로 2004년부터 인천-마카오를 정기 운항하고 있으며, 2010년 LCC의 국제선 운항에 대한 정부의 규제가 완화되면서 국내 LCC뿐만 아니라 해외 LCC까지 본격적으로 상륙하였다. 이때 아시아 최대 LCC인 에어아시아가 한국 노선에 가장 빨리 뛰어 들었고, 태국의 오리엔트타이항공이 이듬해 2011년부터 취항을 시작하였다. 특히 2012년 들어 해외 LCC들이 대거 한국 노선에 취항할 예정이어서 한국 국제노선에 대한 경쟁이 심화될 것으로 예상되고 있다.

<표 3-3> 해외 주요 LCC의 국내노선 취항 현황

LCC	국적	국내 취항 현황 및 계획
Air Asia X	말레이시아	인천~쿠알라룸푸르 운항('10. 11)
에어아시아재팬	일본	인천~나리타, 부산~나리타 노선 예정('12. 10)
PEACH (ANA)	일본	김포~오사카 노선 운항 예정('12. 5) *2011년 일본 국적사 ANA 저가항공사 피치(Peach)설립
StarFlyer	일본	부산~키타큐슈 노선 운항 예정('12. 7)
드래곤에어 (캐세이퍼시픽항공)	홍콩	부산~홍콩 노선 운항 중 제주~홍콩 노선 운항 예정('12. 5)
TransAsia Airways (부흥항공)	타이완	제주~가오슝 노선 운항 예정('12. 5)
세부퍼시픽항공	필리핀	인천~마닐라, 인천~세부, 부산~마닐라, 부산~세부 운항
에어마카오	마카오	인천~마카오('04), 부산~마카오 운항('05. 7)
오리엔트타이항공	타이	인천~방콕 운항 중('11. 1)
SPRING Airline (춘추항공)	중국	청주~상하이, 제주~상하이 노선 예정('12. 8) *춘추국제여행사가 설립한 중국 최초 LCC*

2. 국제선 저가항공시장 추이

1) 국제선 LCC 여객 추이

우리나라 LCC의 국제선 운항은 2008년 7월 제주항공이 전세기로 제주~히로시마 부정기 노선을 취항하면서 시작되었다. 그러나 본격적인 LCC의 국제선 정기선 취항은 2009년부터 시작하였다. 그해 3월 제주항공이 인천과 일본 오사카와 키타큐슈, 4월 인천~방콕, 11월 김포~오사카를 취항하기 시작하였고, 같은 해 진에어도 12월부터 인천~방콕을 운항하기 시작하면서 본격적인 LCC의 국제선 운항시대가 개막되었다.

2011년 6월 현재 국내 LCC별 국제선 취항 현황을 보면 제주항공은 5개국 7개도시 11개 노선, 진에어는 5개국, 5개 도시, 5개 노선, 에어부산은 4개국 6개도시, 6개 노선, 이스타항공은 3개국, 3개 도시, 3개 노선에 취항하고 있다. 취항 국제노선이 없는 티웨이항공을 제외한 나머지 4개 국내 LCC들의 국제노선을 합치면 총 9개 국가, 16개 도시, 25개 노선으로 이는 국내 LCC에게 정기 국제노선이 허용된 2009년 4개노선에 비하면 총 취항 노선수가 1년새 4배 이상 증가한 셈이다.

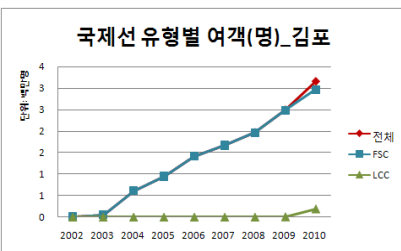
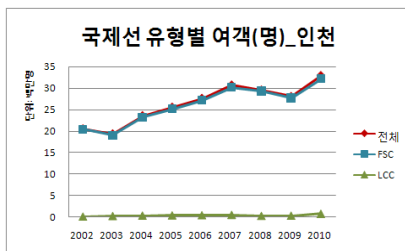
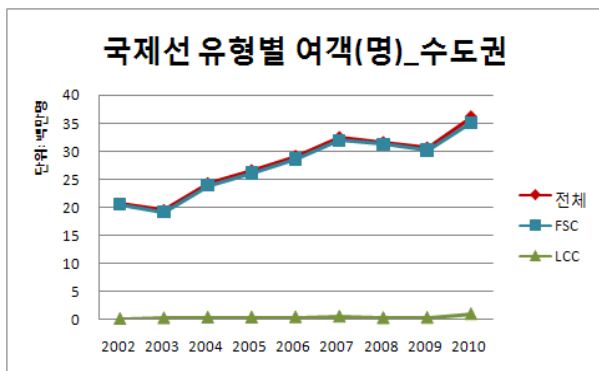
다음 <표 3-4>의 우리나라 국제선 FSC와 LCC의 과거 2002~2010년 8년 동안 항공여객 수송 실적을 비교해보면 국내 공항 전체에서 FSC가 연평균 7%가량 증가율을 보이는 동안 LCC는 연평균 34% 급증했다. 이 같은 항공여객 증가율은 비수도권 주요 공항인 제주공항이나 김해공항 등에서 국제선 운항이 그간 상당히 확대되었지만 수도권 공항 이용 항공여객의 증가가 견인해왔음을 유추할 수 있다. 특히 LCC의 시장 확대가 두드러졌는데 국제선 점유율은 지난 8년간 0.52%에서 3.13%로 6배가량 커졌다. 같은 기간 인천공항의 LCC 점유율은 0.58%에서 2.43%로, 김포공항의 LCC 점유율은 0%에서 6.05%로 증가하였고, LCC 취항 이후 LCC 이용 증가율이 3년간 연평균 900%가량 급증하였다.

〈표 3-4〉 국제선 FSC와 LCC 여객 추이

(단위 : 천명, %)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체 공항	FSC	22,800	21,354	26,688	29,389	32,368	36,454	35,178	33,295	39,003	6.94
	LCC	119	259	373	426	480	581	344	387	1,262	34.36
	점유율	0.52	1.20	1.38	1.43	1.46	1.57	0.97	1.15	3.13	
수도권 공항	FSC	20,444	19,177	23,869	26,130	28,635	31,887	31,248	30,228	35,118	7.00
	LCC	119	259	367	406	446	537	284	348	992	30.38
	점유율	0.58	1.33	1.51	1.53	1.54	1.66	0.90	1.14	2.75	
인천 공항	FSC	20,434	19,128	23,254	25,185	27,216	30,216	29,279	27,741	32,148	5.83
	LCC	119	259	367	405	445	537	284	340	801	26.94
	점유율	0.58	1.34	1.55	1.58	1.61	1.75	0.96	1.21	2.43	
김포 공항	FSC	10	49	614	944	1,419	1,671	1,969	2,487	2,970	104.00
	LCC	0	0.44	0.32	0.46	1.07	0	0.13	8.5	191	137.85
	점유율	0	0.89	0.05	0.05	0.08	0	0.1	0.34	6.04	

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성



〈그림 3-3〉 수도권 국제선 항공사 유형별 여객 추이

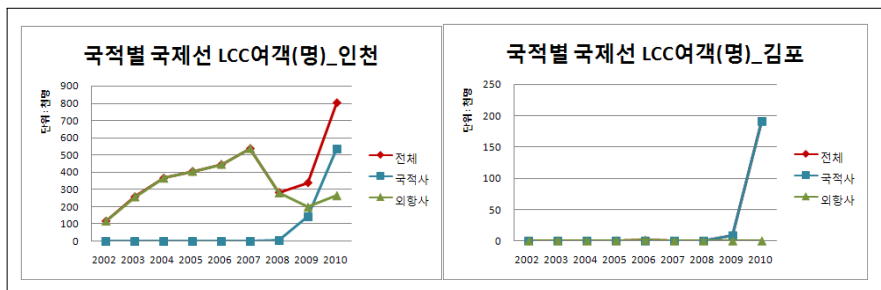
항공사 국적별로 국내항공사(국적사)와 국외항공사(외항사)로 나누어 LCC 이용 여객 추이를 보면 국적사 LCC는 2009년 제주항공이 첫 정기노선 취항 이후 불과 2년만에 국제선 국내 LCC 이용 여객이 950만명에 달해 외항사 이용객을 포함할 때 국제선 LCC 총 이용여객이 120만명을 넘어섰다. 이는 국적사의 LCC 진입 이전에 평균 40만~50만명 정도인 외항사 LCC 이용객이 전부였던 국내 국제선 저가항공 시장에 비하면 엄청난 시장확대를 가져왔음을 보여준다.

〈표 3-5〉 국제선 LCC 여객 추이

(단위 : 명, %)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체 공항	국적사	0	0	0	0	0	138	11,387	162,578	948,612	1801.38
	외항사	118,834	259,374	372,587	426,114	480,159	580,853	332,759	224,233	313,463	12.89
	합계	118,834	259,374	372,587	426,114	480,159	580,991	344,146	386,811	1,262,075	34.36
수도권 공항	국적사	0	0	0	0	0	0	3,364	149,459	726,854	1369.93
	외항사	118,834	259,374	367,106	405,757	446,438	536,938	281,090	198,906	265,596	10.58
	합계	118,834	259,374	367,106	405,757	446,438	536,938	284,454	348,365	992,450	30.38
인천 공항	국적사	0	0	0	0	0	0	3,364	140,972	535,792	1162.03
	외항사	118,834	258,930	366,786	405,300	445,368	536,938	280,963	198,906	265,397	10.57
	합계	118,834	258,930	366,786	405,300	445,368	536,938	284,327	339,878	801,189	26.94
김포 공항	국적사	0	0	0	0	0	0	0	8,487	191,062	2151.23
	외항사	0	444	320	457	1,070	0	127	0	199	-10.83
	합계	0	444	320	457	1,070	0	127	8,487	191,261	137.86

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성



〈그림 3-4〉 수도권 공항 국적별 LCC 항공여객 추이

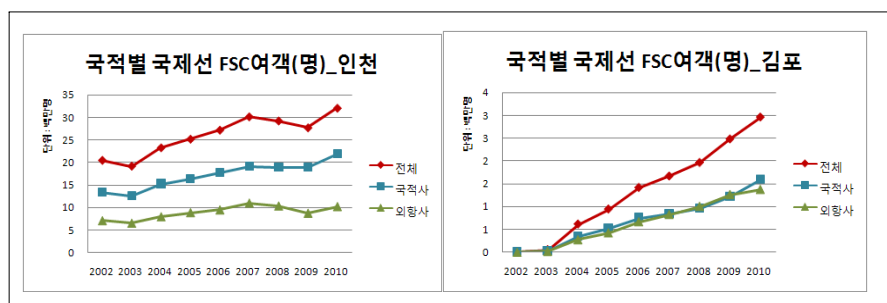
우리나라 항공시장에 LCC가 진입하여 그 규모가 커지고 있음에도 불구하고 기존 FSC 시장 또한 위축되지 않고 오히려 성장세를 유지하고 있다. 같은 기간 국적사, 외항사 FSC 모두 연평균 7%대의 증가율을 보이고 있다. 이는 LCC의 시장확대에도 FSC 시장이 견재하다고 할 수 있는데 그 이유는 전체 LCC 여객 수송량이 FSC의 3%대에 불과하여 FSC의 시장에 이렇다 할만한 영향을 주지 못하기 때문인 것으로 분석되었다.

〈표 3-6〉 국제선 FSC 여객 추이

(단위 : 천명, %)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체 공항	국적사	14,859	13,972	17,197	18,540	20,241	22,106	21,803	21,938	25,836	7.16
	외항사	7,940	7,382	9,490	10,850	12,126	14,349	13,376	11,358	13,167	6.53
	합계	22,800	21,354	26,688	29,389	32,368	36,454	35,178	33,295	39,003	6.94
수도권 공항	국적사	13,352	12,635	15,619	16,848	18,483	20,072	19,907	20,221	23,529	7.34
	외항사	7,092	6,542	8,250	9,282	10,151	11,815	11,342	10,007	11,589	6.33
	합계	20,444	19,177	23,869	26,130	28,635	31,887	31,248	30,228	35,118	7.00
인천 공항	국적사	13,344	12,607	15,282	16,332	17,735	19,231	18,948	19,002	21,940	6.41
	외항사	7,090	6,521	7,972	8,854	9,481	10,985	10,331	8,739	10,209	4.66
	합계	20,434	19,128	23,254	25,185	27,216	30,216	29,279	27,741	32,148	5.83
김포 공항	국적사	8	28	337	516	748	840	959	1,219	1,589	92.38
	외항사	1	21	278	428	670	831	1,010	1,268	1,381	136.08
	합계	10	49	614	944	1,419	1,671	1,969	2,487	2,970	104.00

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성

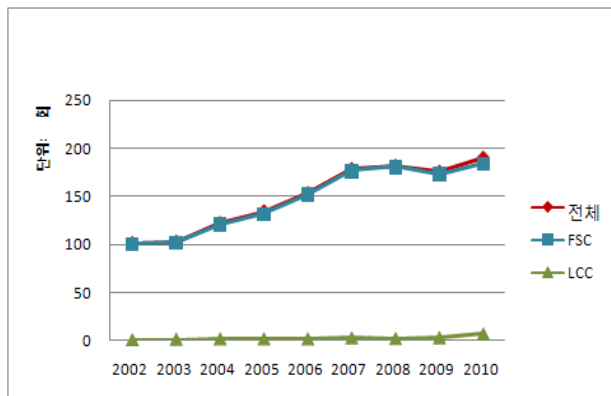


〈그림 3-5〉 수도권 공항 국적별 FSC 항공여객 추이

2) 국제선 LCC 운항 추이

현재 전국 공항에 34개 LCC 국제노선이 운항 중인데 이중 25개는 우리 국적 LCC 노선이고 나머지 9개는 해외 LCC 노선이다. 이들 LCC 노선의 우리나라 전체 국제 항공 노선 중 운항횟수 기준으로 LCC 점유율이 2010년 4% 정도로 아직은 미약한 수준이다. 그러나 수도권내 김포공항은 8.6%로 인천공항의 3.16%에 비해 훨씬 높은 수준인데다 정부에서 향후 김포공항을 LCC 거점공항으로 적극 활용하려는 방안을 추진 중이므로 LCC 점유율이 갈수록 높아질 것으로 예상된다.

<표 3-5>를 살펴보면 과거 8년간 수도권 공항 LCC 운항 편수 점유율은 0.65%에서 3.59%로 3배가량 커졌다. LCC 운항편수는 수도권 공항이 연평균 64.1% 증가하였으며, 인천공항은 30.81%, 김포공항은 178.58%로 급증하였다. 김포공항의 국적사 LCC의 운항은 개시 2년만에 연간 1,302회로 급증하였고, 인천공항의 LCC 운항도 2002년 개항 당시 연간 655회에서 2010년 연간 5,546회로 약 750% 급증하였다. 이처럼 근래 김포공항의 급성장에도 불구하고 LCC 항공들의 거점은 아직은 인천공항이라 할 수 있다.



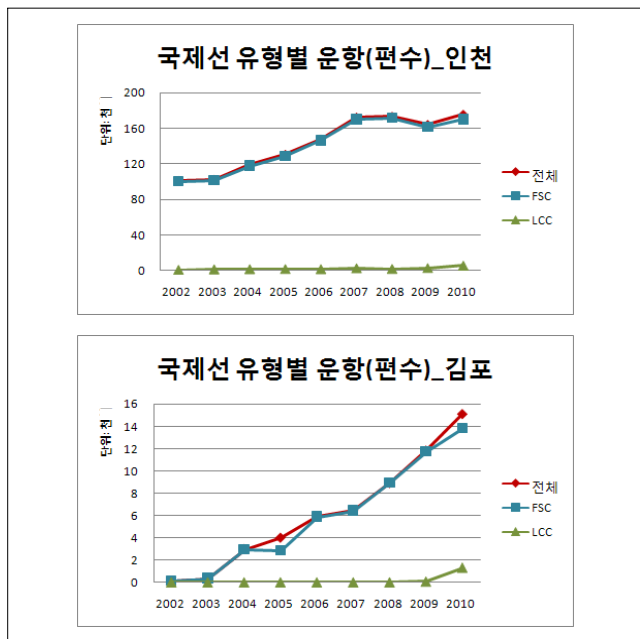
〈그림 3-6〉 항공사 유형별 국제선 운항(편수) 추이

〈표 3-7〉 국제선 FSC와 LCC 운항편수 추이

(단위 : 회, %)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체 공항	FSC	118,601	119,027	141,838	158,029	181,611	215,114	213,705	199,699	213,158	7.60
	LCC	655	1,236	1,587	1,784	1,873	2,951	2,437	3,145	8,957	38.67
	점유율	0.55	1.03	1.11	1.12	1.02	1.35	1.13	1.55	4.03	
수도권 공항	FSC	100,646	101,478	120,789	131,883	152,096	176,330	180,500	173,314	183,931	7.83
	LCC	655	1,233	1,512	1,558	1,531	2,547	1,821	2,810	6,848	34.10
	점유율	0.65	1.20	1.24	1.16	1.00	1.42	1.00	1.60	3.59	
인천 공항	FSC	100,514	101,124	117,827	129,018	146,206	169,897	171,586	161,538	170,098	6.80
	LCC	655	1,232	1,509	1,557	1,528	2,545	1,820	2,740	5,546	30.61
	점유율	0.65	1.20	1.26	1.19	1.03	1.48	1.05	1.67	3.16	
김포 공항	FSC	132	354	2,962	2,865	5,890	6,433	8,914	11,776	13,833	78.87
	LCC	0	.001	.003	.001	.003	.002	.001	.070	1,302	178.58
	점유율	0.00	0.28	0.10	0.03	0.05	0.03	0.01	0.59	8.60	

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성



〈그림 3-7〉 수도권 항공사 유형별 국제선 운항(편수) 추이

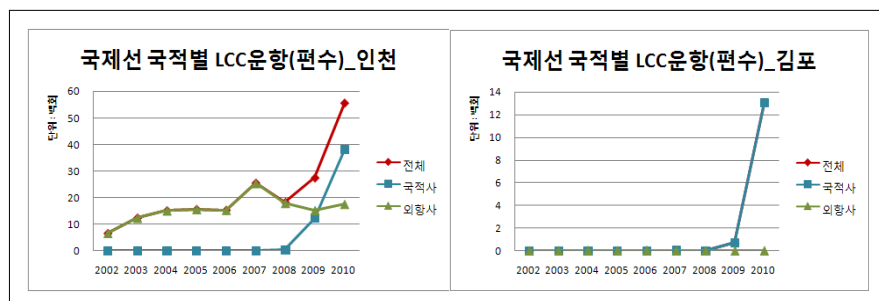
항공사 국적별로 LCC 국제선 운항 추이를 보면 우선 우리나라 국적사 LCC의 운항은 2010년 6,825회로 외국 LCC의 2,132회에 비해 훨씬 많았다. 하지만 신규 시장인 국내 저가항공이 급성장하게 되면서 외국 LCC들의 시장진입이 현재 예상되는 상황이다. 김포공항의 경우 외국 LCC가 아직은 정기적으로 취항하고 있지 않아 실적이 거의 없으나 2012년에 일본 LCC의 취항이 예정되어 있는 등 김포공항의 LCC 거점공항 정책이 추진될 경우 서울의 근접성 때문에 이용객이 급증할 것으로 예상된다.

〈표 3-8〉 국제선 LCC 운항 추이

(단위 : 회, %)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체 공항	국적사	0	0	0	0	1	4	99	1,391	6,825	808.9
	외항사	655	1,236	1,587	1,784	1,872	2,947	2,338	1,754	2,132	15.9
	합계	655	1,236	1,587	1,784	1,873	2,951	2,437	3,145	8,957	38.6
수도권 공항	국적사	0	0	0	0	0	2	30	1,290	5,092	610.3
	외항사	655	1,233	1,512	1,558	1,531	2,545	1,791	1,520	1,756	13.1
	합계	655	1,233	1,512	1,558	1,531	2,547	1,821	2,810	6,848	34.1
인천 공항	국적사	0	0	0	0	0	0	30	1,220	3,791	1024.1
	외항사	655	1,232	1,509	1,557	1,528	2,545	1,790	1,520	1,755	13.1
	합계	655	1,232	1,509	1,557	1,528	2,545	1,820	2,740	5,546	30.6
김포 공항	국적사	0	0	0	0	0	2	0	70	1,301	766.4
	외항사	0	1	3	1	3	0	1	0	1	0.0
	합계	0	1	3	1	3	2	1	70	1,302	178.5

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성



〈그림 3-8〉 수도권 공항 국적별 LCC 항공운항 추이

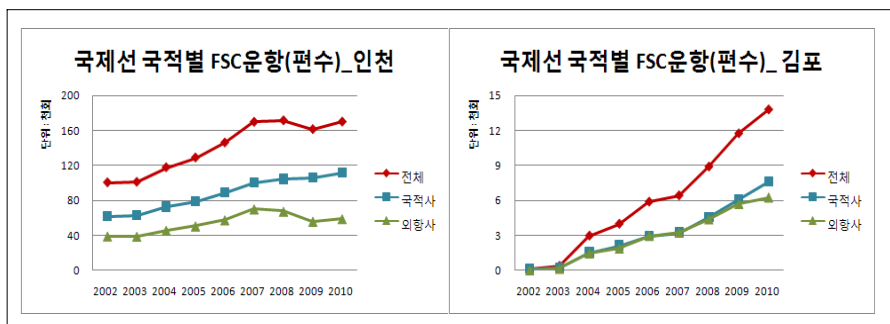
FSC 운항은 보면 연평균 7.6% 성장으로 여객수송 추이보다 다소 높은 편이다. 특이사항은 인천공항의 국내외 FSC 운항은 안정적인 증가율을 보이고 있는 반면, 김포공항의 국내외 FSC 운항은 LCC처럼 급증하고 있다는 것이다. 물론 양적으로는 김포공항이 아직 상당한 열세에 있지만 김포공항의 서울 근접성이 국적사, 외항사 FSC들에게 모두 인기가 높아지고 있는 것으로 보인다.

〈표 3-9〉 국제선 FSC 운항 추이

(단위 : 회, %)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체 공항	국적사	72,867	73,107	85,055	92,777	104,331	118,907	124,403	126,426	135,630	8.08
	외항사	45,734	45,920	56,783	65,252	77,280	96,207	89,302	73,273	77,528	6.82
	합계	118,601	119,027	141,838	158,029	181,611	215,114	213,705	199,699	213,158	7.60
수도권 공항	국적사	61,956	62,943	74,045	80,780	91,725	103,104	108,872	111,853	119,017	8.50
	외항사	38,690	38,535	46,744	51,103	60,371	73,226	71,628	61,461	64,914	6.68
	합계	100,646	101,478	120,789	131,883	152,096	176,330	180,500	173,314	183,931	7.83
인천 공항	국적사	61,840	62,743	72,554	78,691	88,801	99,912	104,344	105,792	111,446	7.64
	외항사	38,674	38,381	45,273	50,327	57,405	69,985	67,242	55,746	58,652	5.34
	합계	100,514	101,124	117,827	129,018	146,206	169,897	171,586	161,538	170,098	6.80
김포 공항	국적사	116	200	1,491	2,089	2,924	3,192	4,528	6,061	7,571	68.59
	외항사	16	154	1,471	1,900	2,966	3,241	4,386	5,715	6,262	110.90
	합계	132	354	2,962	3,989	5,890	6,433	8,914	11,776	13,833	78.87

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성



〈그림 3-9〉 수도권 공항 국적별 FSC 항공운항 추이

3. 국내선 저가항공 동향

1) 국내선 저가항공 여객 추이

단기간 급증 추세를 보이고 있는 국제선 LCC 시장은 활황에도 불구하고 아직 점유율이 3%대로 미약한 수준인 반면, 시장 진입 5년만에 35% 정도의 점유율을 보이는 국내선 LCC 이용 여객추이는 이 속도로 간다면 앞으로 수년 이내 점유율 50%를 넘길 가능성이 크다.

아래의 항공 이용여객 추이 표와 그림을 보면 국내선 전체 항공이용 여객수는 2002년 이래 계속 하락하다가 2007년부터 반전을 보이기 시작하였는데, 이에 기여한 것이 바로 시장에 새로이 진입한 LCC라고 할 수 있다. 사실 국제선은 LCC가 점유율이 워낙 미약해 이용객 급증에도 불구하고 시장전체에 미치는 효과는 두드러지지 않았지만, 국내선은 LCC가 시장 전체의 추세를 바꾸는 시각적 효과를 보여주고 있다.

<그림 3-10>을 보면 LCC 진입 초기에 부진하다가 2007년부터 이용객이 증가하기 시작한 김포공항의 국내선 LCC 이용객 급증이 수도권 전체 국내선 항공이용객 추이를 바꾸어 놓았음을 발견할 수 있다.

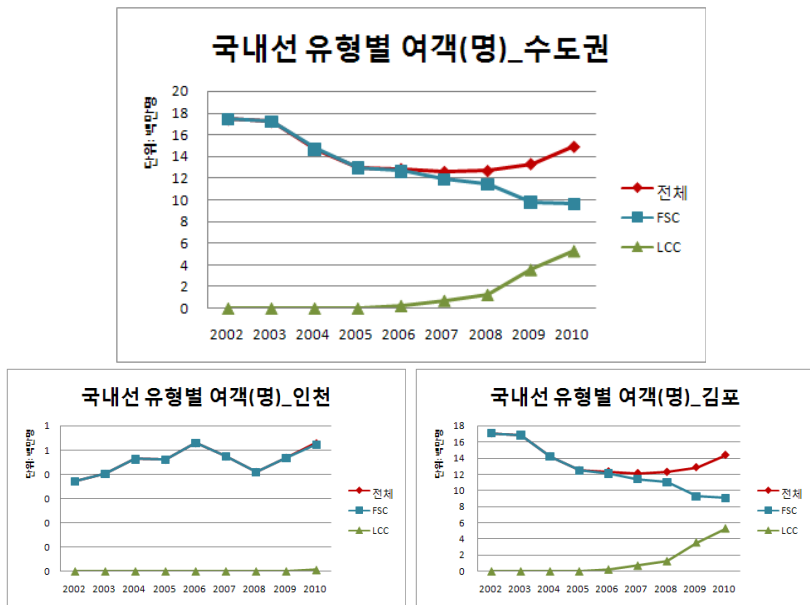
따라서 국내선의 항공시장에서는 LCC가 시장 진입 이후 급속도로 FSC 시장을 대체하고 있고, 감소하고 있던 항공수요도 반전시켜 수요 증대효과까지 커다란 영향을 발휘하는 등 시장 개편을 주도하고 있음을 알 수 있다. 이러한 국내선 항공시장 개편 추세는 터줏대감이었던 FSC를 패배자로 만들고 있으며, FSC, LCC 수요가 모두 증가하여 윈윈 양상을 보이고 있는 국제선 항공시장과는 대조적이라 할 수 있다.

〈표 3-10〉 국내선 FSC와 LCC 여객 추이

(단위 : 천명, %)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체 공항	FSC	43,109	43,323	38,290	34,717	34,034	31,902	31,080	26,563	26,730	-5.80
	LCC	0	0	0	43	758	2,203	3,350	10,008	14,206	218.35
	점유율	0.00	0.00	0.00	0.12	2.18	6.46	9.73	27.36	34.70	
수도권 공항	FSC	17,454	17,234	14,690	12,964	12,632	11,898	11,435	9,766	9,624	-7.17
	LCC	0	0	0	0	245	717	1,270	3,577	5,311	115.88
	점유율	0.00	0.00	0.00	0.00	1.90	5.68	10.00	26.81	35.56	
인천 공항	FSC	372	403	463	461	530	475	410	469	523	4.38
	LCC	0	0	0	0	0	0	0	0	6	340.41
	점유율	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.05	0.11	1.15	
김포 공항	FSC	17,082	16,831	14,227	12,503	12,102	11,423	11,025	9,297	9,100	-7.57
	LCC	0	444	32	457	1,07	0	127	8,487	191,183	115.82
	점유율	0.00	0.00	0.00	0.00	1.98	5.91	10.33	27.78	36.83	

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성



〈그림 3-10〉 국내선 항공사 유형별 여객 추이

2) 국내선 저가항공 운항 추이

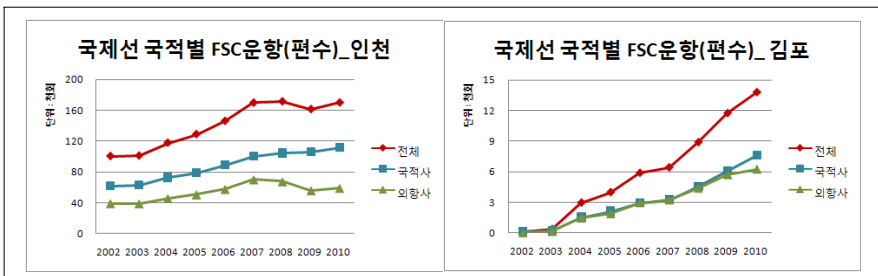
실제 2011년 하계 스케줄 조정 결과를 보면 국내선 LCC의 점유율이 운항횟수 수로는 41.6%, 공급좌석으로는 38%에 이르고, 특히 제주노선은 운항횟수 49.4%, 공급석 45%로 예상되고 있다. 이 같은 국내선 저가항공 운항 추이도 여객추이와 다를 바 없이 FSC 운항은 감소하고 LCC 운항은 급증하는 동일한 패턴을 보여주고 있다.

〈표 3-11〉 국내선 FSC와 LCC 운항 추이

(단위 : 천회, %)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
전체 공항	FSC	326	331	287	255	240	240	231	200	186	-6.77
	LCC	0	0	0	1	14	14	49	95	107	164.04
	점유율	0.00	0.00	0.00	0.33	5.58	5.59	17.37	32.11	36.59	
수도권 공항	FSC	132	130	107	94	88	84	85	75	74	-6.92
	LCC	0	0	0	0	5	14	18	34	34	63.08
	점유율	0.00	0.00	0.00	0.00	5.11	14.14	17.26	30.82	31.21	
인천 공항	FSC	4	4	4	4	4	4	4	5	5	3.11
	LCC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	268.40
	점유율	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.02	0.08	1.08	
김포 공항	FSC	128	126	103	91	84	80	81	70	70	-7.34
	LCC	0	0	0	0	5	14	18	34	34	63.02
	점유율	0.00	0.00	0.00	0.00	5.35	14.74	17.98	32.30	32.55	

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성



〈그림 3-11〉 국내선 항공사 유형별 운항 추이

제3절 수도권 공항 근거리 국제노선 저가항공 수요 분석

1. 수도권 공항 근거리 국제항공 노선 현황

1) 근거리 국제노선 현황

2011년 6월 현재 34개 LCC 국제노선이 개설 운항 중인데 이중 25개는 우리 국적 LCC 노선이고 나머지 9개는 해외 LCC 노선이다. 공항별로 나누어 보면 수도권 공항에 19개 노선(국적 14, 해외 5), 부산 공항에 13개 노선(국적 9, 해외 4), 그리고 제주 공항에 2개 노선 모두 우리 국적 LCC 노선이다. 이들 저가항공사들의 국제노선은 모두 아시아권 행선지들이다.

이들 저가항공사들의 행선지들을 살펴보면 가장 먼거리 행선지가 방콕과 괌 같이 5시간 30분 내외로 걸리는 곳이다. 따라서 이런 현황을 살펴볼 때 우리나라 LCC 시장은 근거리 항공노선 비행거리로 6시간 이내인 목적지들이라 할 수 있다. 바로 이들 근거리 행선지역들이 향후 LCC들의 노선 확대의 주 대상이 될 것이므로 이들 지역들의 수요를 살펴보면 LCC들의 미래를 어느 정도 예상할 수 있을 것이다.

<표 3-12>는 바로 14개 근거리 국제노선 현황을 항공사 국적과 유형별로 나누어 정리한 표이다. 이 표를 보면 이중 LCC가 운항하는 국가는 9개 국가이며 국적사 LCC 운항은 8개 국가, 외항사 LCC는 6개 국가에 운항 중(2010년 12월 기준)이다. 여기서 FSC는 외항사가 한군데만을 빼놓고 국적사, 외항사 모두 14개 국가 노선에 취항하고 있으나, 국내외 LCC들 행선지는 FSC의 절반도 따라가지 못하고 있다는 것을 알 수 있다.

2011년 1~2월 국제선 중 일본, 태국 등 13개 노선(정기편)에서 LCC 이용객이 4.0% 증가하였으나, 인천~오사카 노선은 국제선 취항 노선 확대에 따른 운항횟수 감편으로 이용객이 2% 감소하였다.²⁾

2) 국토해양부 보도자료, 2011.03.17, 「저비용항공사 국내선 점유율 40.9% 돌파」 참조

〈표 3-12〉 수도권 공항 근거리 국제선 취항 국가 현황

구 분	국적사FSC	외항사FSC	국적사LCC	외항사LCC
일 본	○	○	○	△
중 국	○	○	△	-
태 국	○	○	○	○
필리핀	○	○	○	○
말레이시아	○	○	○	○
인도네시아	○	○	-	-
캄보디아	○	○	-	-
베트남	○	○	△	-
싱가포르	○	○	-	-
대만	○	○	-	-
몽골	○	○	-	-
팔라우	○		-	-
미국(태평양)	○	○	○	-
러시아(연해주)	○	○	-	

주 : ○(정기선), △(부정기선), - (미취항)

• 미국(태평양) - 괌, 사이판; 러시아(연해주) - 블라디보스토크, 사할린, 하바로프스크

다음으로 앞선 근거리 국제선 취항 국가들을 대상으로 개항된 노선들에 대한 2010년말 현황을 포함한 노선 추이를 정리한 <표 3-13>을 보면 우선 FSC의 전체 개항노선 145개 중 우리 국적 FSC 노선은 85개(외항사 60개)가 운항 중임을 알 수 있다.

이들 노선 중 일본 노선이 37개로 44%를 차지하여 가장 많이 개설되었으며, 다음으로 중국 노선이 24개(28%)로 이 두 나라의 노선들이 72%에 달하고 있다. 이 두 메이저 국가를 빼면 그 외의 국가들은 대표적인 도시 1~4개 정도에 노선이 집중된 것으로 알 수 있다.

〈표 3-13〉 수도권 공항 국제선 FSC 근거리 노선 수

(단위 : 개)

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
일본	국적사	37	38	31	35	29	31	30	37
	외항사	11	12	13	13	14	12	12	12
중국	국적사	24	28	30	32	34	34	34	24
	외항사	25	29	31	33	36	8	33	24
태국	국적사	3	4	4	5	4	5	4	3
	외항사	2	4	3	4	4	4	1	2
필리핀	국적사	4	3	3	3	3	4	5	4
	외항사	4	5	4	4	4	5	4	5
말레이시아	국적사	2	3	3	3	4	3	3	3
	외항사	4	4	3	3	3	3	3	4
인도네시아	국적사	1	2	3	2	3	2	2	1
	외항사	3	3	2	2	1	2	2	3
캄보디아	국적사	0	0	1	2	2	2	2	2
	외항사	0	0	0	2	1	1	0	0
베트남	국적사	2	2	2	2	2	3	2	2
	외항사	2	2	2	2	3	2	3	1
싱가포르	국적사	1	1	1	1	1	2	1	1
	외항사	1	1	1	1	1	1	1	1
대만	국적사	1	1	2	1	1	1	1	1
	외항사	2	4	4	5	5	3	4	2
몽골	국적사	1	1	1	1	1	1	1	1
	외항사	1	1	1	1	1	1	1	1
팔라우	국적사	0	1	1	1	1	1	1	1
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0
미국(태평양)	국적사	2	2	2	2	2	2	2	2
	외항사	0	0	1	0	1	2	1	2
러시아(연해주)	국적사	3	3	3	3	3	3	3	3
	외항사	3	3	3	3	3	3	3	3

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성

앞의 FSC 노선이 오랫동안 운영해온 재래적인 항공노선이라면 LCC 노선은 일부 외국 LCC의 노선을 제외하고는 2008년부터 국내 LCC에게 인가한 국제

노선들로 모두 신규 노선이라 할 수 있다.

아래 <표 3-14>의 국가별 LCC 노선을 보면 아직은 일본 노선에 국한되어 있음을 알 수 있다. 2008년 첫해는 부정기 노선으로 시작된 제주항공의 일본 노선은 3년 만에 국내 3개 LCC들에 의해 9개 정기노선을 포함하여 총 15개 노선으로 확대되었다. 그러나 근래 방한 관광객이 급증하고 있는 중국 간의 LCC 노선은 제주~상해 한 개에 불과하여 앞으로 여건에 따라 일본처럼 중국도 LCC 노선 확대 가능성이 높을 것으로 예상된다.

<표 3-14> 수도권 공항 국제선 LCC 근거리 노선 수

(단위 : 개)

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
일본	국적사	0	0	0	0	0	3	6	15
	외항사	0	0	1	0	0	0	1	0
중국	국적사	0	0	0	0	0	0	0	1
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0
태국	국적사	0	0	0	0	0	0	2	2
	외항사	3	3	3	3	2	1	0	3
필리핀	국적사	0	0	0	0	0	0	1	2
	외항사	3	3	3	3	6	4	2	2
말레이시아	국적사	0	0	0	0	0	0	1	0
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0
인도네시아	국적사	0	0	0	0	0	0	0	0
	외항사	0	0	1	0	0	0	0	0
캄보디아	국적사	0	0	0	0	0	0	1	1
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0
베트남	국적사	0	0	0	0	0	0	0	2
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	2
미국(태평양)	국적사	0	0	0	0	0	0	0	1
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0

주 : 부정기 노선 포함.

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성

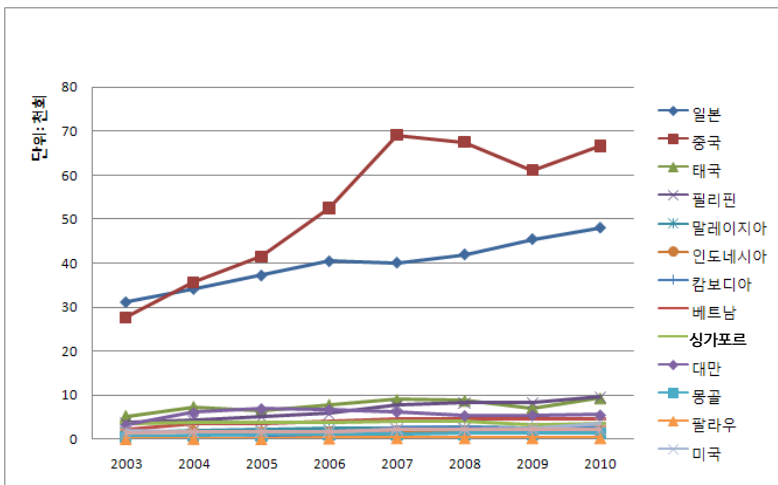
2. 수도권 공항 근거리 국제 항공노선 수요 분석

1) 근거리 국제노선 운항 추이

수도권 인천공항과 김포공항을 중심으로 아시아 지역 근거리를 운항하는 국제노선 운항 실적은 2003년 이후 대부분 지역에서 연평균 7% 이상의 높은 성장률을 보이고 있다(<그림 3-12> 참조).

이중 두드러지는 지역은 중국, 필리핀, 캄보디아이다. 중국은 같은 기간 연평균 13% 이상 증가하고 항공기 왕래 횟수가 81,662회를 기록한 최대 노선으로 두 번째로 왕래가 작은 일본노선의 48,098회와 큰 차이를 보였다. 중국 노선은 급성장을 지속하다 2008년 전후 세계 금융위기 때만 성장률이 감소하였으며 2009년 이후 성장궤도에 다시 진입한 것이 특징이다.

또한 필리핀 노선은 세 번째로 왕래가 잦은 노선인데 연평균 14.7% 성장률로 2010년 9,588회를 기록하였다. 캄보디아 노선은 항공기 왕래 횟수가 2,598회로 규모가 크지 않지만 같은 기간 연평균 58%라는 최대 증가율을 보였다.



〈그림 3-12〉 수도권 공항 근거리 국가별 운항추이

〈표 3-15〉 수도권 공항 국제선 근거리 노선 운항 추이

(단위 : 회, %)

구 분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
일본	31,179	34,191	37,239	40,479	40,156	42,039	45,514	48,098	6.39
중국	31,800	40,510	47,448	60,265	80,237	79,804	73,196	81,662	13.35
태국	5,236	7,362	6,616	7,832	8,956	8,751	7,064	9,271	8.50
필리핀	3,676	4,179	5,068	5,705	7,738	8,353	8,345	9,588	14.68
말레이시아	1,420	1,993	2,052	2,330	2,510	2,667	2,435	2,634	9.23
인도네시아	1,477	1,644	1,449	1,339	1,663	1,772	2,125	2,429	7.37
캄보디아	0	0	264	804	2,767	2,827	2,467	2,598	57.98
베트남	2,147	3,357	3,544	3,935	4,393	4,520	4,491	4,492	11.12
싱가포르	3,404	3,826	3,741	3,794	3,989	3,955	3,144	3,443	0.16
대만	3,161	5,961	6,890	6,715	6,192	5,309	5,425	5,473	8.16
몽골	570	767	935	1,007	1,130	1,220	1,219	1,299	12.49
팔라우	0	86	31	180	209	208	206	233	18.07
미국(태평양)	1,935	1,748	1,696	1,745	2,204	2,240	2,494	3,561	9.10
러시아(연해주)	1,368	1,507	1,511	1,666	2,027	2,150	2,107	2,149	6.66

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성

다음으로 한국 왕래 근거리 국제항공 노선별 운항 실적 추이를 FSC와 LCC로 나누어 살펴보면, 근거리 FSC 운항 추이에서 일본과 중국노선 운항 패턴이 다소 다른 것으로 나타났다(<표 3-16> 참조). 일본노선은 우리 국적 항공사 운항이 일본 항공사보다 월등히 많고, 연평균 증가율도 우리 국적 항공사는 7.8%대로 높은 반면, 일본 항공사는 연간 운항횟수가 8년 동안 거의 정체상태였다. 그러나 중국 노선은 양국 항공사 모두 13%대의 높은 증가율을 보였고 운항횟수도 비슷한 규모를 보이고 있어 일본노선과 대조적이었다. 이는 중국 항공사들이 일본 항공사들보다 한국노선 취항에 더 적극 뛰어들고 있는 것으로 해석된다. 그 밖의 아시아 근거리 노선들 중 국내 FSC들은 필리핀, 말레이시아, 캄보디아 노선에서 눈에 띄는 증가율을 보였다.

〈표 3-16〉 수도권 공항 국제선 근거리 노선 FSC 운항 추이

(단위 : 회, %)

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
일본	국적사	20,434	22,980	24,981	28,423	28,643	29,710	31,566	34,612	7.82
	외항사	10,519	10,949	12,122	12,056	11,513	12,291	12,884	10,830	0.42
중국	국적사	15,786	20,075	22,792	27,166	35,667	37,179	37,362	39,855	13.25
	외항사	16,014	20,435	24,656	33,099	44,570	42,625	35,834	41,694	13.11
태국	국적사	2,617	3,103	2,667	3,782	3,919	4,098	3,892	4,184	6.93
	외항사	2,220	3,637	3,196	3,272	4,348	4,491	2,953	2,919	3.99
필리핀	국적사	1,938	2,347	3,209	3,734	4,087	4,806	5,241	5,499	16.07
	외항사	1,128	1,205	1,191	1,221	1,658	1,885	1,586	1,866	7.46
말레이 시아	국적사	610	920	1,105	1,381	1,573	1,726	1,613	1,446	13.12
	외항사	810	1,073	947	949	937	941	817	896	1.45
인도네 시아	국적사	997	1,112	1,295	1,079	1,157	1,252	1,543	1,642	7.39
	외항사	480	532	132	260	506	520	582	787	7.32
캄보 디아	국적사	0	0	264	696	2,090	2,562	2,455	2,567	57.60
	외항사	0	0	0	108	677	265	0	0	-100.00
베트남	국적사	1,383	2,279	2,328	2,669	2,956	3,056	3,022	2,922	11.28
	외항사	764	1,078	1,216	1,266	1,437	1,464	1,469	1,548	10.61
싱가포르	국적사	1,217	1,471	1,446	1,498	1,534	1,530	1,545	1,685	4.76
	외항사	2,187	2,355	2,295	2,296	2,455	2,425	1,599	1,758	-3.07
대만	국적사	914	1,466	1,779	1,696	1,650	1,737	1,716	1,888	10.92
	외항사	2,247	4,495	5,111	5,019	4,542	3,572	3,709	3,585	6.90
몽골	국적사	182	331	386	389	440	470	490	538	16.75
	외항사	388	436	549	618	690	750	729	761	10.10
팔라우	국적사	0	86	31	180	209	208	206	233	18.07
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
미국 (태평양)	국적사	1,935	1,748	1,696	1,745	2,130	2,181	2,494	2,537	3.95
	외항사	0	0	0	0	74	59	0	0	-100.00
러시아 (연해주)	국적사	574	689	764	856	958	1,019	1,145	1,144	10.35
	외항사	794	818	747	810	1,069	1,131	962	1,005	3.42

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성

아래 <표 3-17>의 지역별 LCC 운항 추이를 보면 국제노선 취항 초보인 우리 국적 LCC들은 일본과 태국노선에 집중되고 있는 것을 알 수 있다. 반면 필리핀 국적 LCC(세부퍼시픽항공)는 오랫동안 한국노선에 취항해왔는데 2007년부터 운항횟수가 급상승하며 2010년 한해 2053회를 기록하여 규모면에서 한국 LCC가 대적하기 어려울 정도로 한국노선을 안정적으로 운영하고 있다.

한국~태국노선도 태국 국적 LCC(오리엔트항공)가 오래전부터 취항해와 꾸준한 운항횟수를 기록하고 있으나 2010년 한국 LCC들이 이 노선에 본격적으로 진입하면서 태국 LCC보다 훨씬 많은 운항횟수를 보이고 있다.

<표 3-17> 수도권 공항 국제선 근거리 노선 LCC 운항 추이

(단위 : 회, %)

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
일본	국적사	0	0	0	0	0	30	1,028	2,612	833.10
	외항사	226	262	136	0	0	8	36	44	-20.85
중국	국적사	0	0	0	0	0	0	0	113	0.00
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
태국	국적사	0	0	0	0	0	0	211	1,409	567.77
	외항사	399	622	753	778	689	162	8	759	9.62
필리핀	국적사	0	0	0	0	0	0	34	170	400.00
	외항사	610	627	668	750	1,993	1,662	1,484	2,053	18.93
말레이 시아	국적사	0	0	0	0	0	0	5	170	3300.00
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	122	0.00
인도네 시아	국적사	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	외항사	0	0	22	0	0	0	0	0	0.00
캄보 디아	국적사	0	0	0	0	0	0	12	29	141.67
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
베트남	국적사	0	0	0	0	0	0	0	22	0.00
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
미국 (태평양)	국적사	0	0	0	0	0	0	0	512	0.00
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	512	0.00

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성

2) 근거리 국제노선 여객 추이

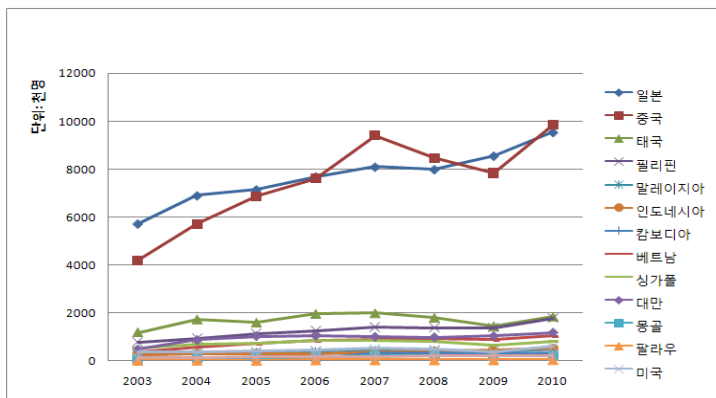
우리나라 국제항공 노선 중 가장 큰 일본과 중국노선 여객추이를 보면 전통적으로 가장 큰 시장이던 일본노선이 2007년을 기점으로 중국노선에 1위 자리를 넘겨준 이후 대체로 중국노선이 그 위치를 고수하고 있다. 그 이유는 과거 8년 동안 한국~일본노선 항공 여객수가 연평균 증가율 7.6%라는 높은 수준을 보였음에도 중국노선이 두 배가량인 13% 증가율로 성장하였기 때문이다. 중국노선은 2008년 2009년 글로벌 금융위기 영향을 가장 크게 받았으나 그 이후 다시 그 이전의 증가추세를 회복하고 있다. 그밖에 필리핀, 말레이시아, 베트남, 대만, 몽골노선 등은 연평균 10% 이상의 높은 항공여객 증가율을 보이고 있다.

〈표 3-18〉 수도권 공항 근거리 국제노선 여객 추이

(단위 : 천명, %)

구 분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
일본	5,710	6,892	7,140	7,681	8,093	7,987	8,551	9,542	7.61
중국	4,180	5,687	6,790	7,532	9,328	8,412	7,781	9,777	13.00
태국	1,186	1,730	1,595	1,968	1,994	1,803	1,445	1,851	6.57
필리핀	782	939	1,138	1,246	1,389	1,383	1,380	1,760	12.29
말레이시아	243	313	365	409	434	435	356	478	10.17
인도네시아	267	294	299	301	387	407	436	514	9.82
캄보디아	0	0	30	94	306	312	271	302	58.86
베트남	358	563	696	828	860	927	866	1,027	16.27
싱가포르	544	679	746	843	847	810	660	803	5.73
대만	487	876	1,033	1,048	1,010	992	1,042	1,182	13.49
몽골	75	107	136	154	196	213	193	210	15.84
팔라우	0	11	4	24	29	29	27	31	19.21
미국(태평양)	356	363	387	436	497	455	372	591	7.52
러시아 (연해주)	123	140	156	167	188	214	204	219	8.56

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성



〈그림 3-13〉 수도권 공항 근거리 국가별 여객추이

수도권 공항을 기반으로 한 국제선 근거리 노선들의 지역별 FSC 이용추이를 보면 우리 국적 FSC들은 일본노선과 중국노선에서 각각 연평균 9.3%, 11.9%의 높은 증가율을 보였다. 또한 이들 두 메이저 노선 이용여객수가 2003년 인천공항 개항 시보다 두 배가량 증가한 것으로 나타났다. 나머지 노선들 중에서도 필리핀, 베트남, 싱가포르, 대만노선 등이 지역에서 2003년 이후 8년 동안 두 배 이상 이용객수 증가를 기록하고 있다.

특히 대만노선은 우리 국적 FSC 이용 승객이 2003년 95천명에서 2010년 429천명으로 약 350% 증가율을 보인 것이 눈에 띄었다. 같은 기간 대만국적 FSC 이용객수도 392천명에서 753천명으로 두 배가량 늘었다. 러시아 연해주 노선의 국내 FSC 이용객수도 2003년 48천명에서 2010년 133천명으로 급증하였다.

전반적으로 우리나라에서 근거리 공항들 중심으로 조사한 결과 2008~2009년 글로벌 금융위기에도 불구하고 한국 항공노선 수요는 지속해서 커져 왔음을 알 수 있다.

〈표 3-19〉 국제선 근거리 노선 FSC 여객 추이

(단위 : 천명, %)

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
일본	국적사	3,692	4,663	4,769	5,326	5,567	5,445	5,925	6,887	9.3
	외항사	1,964	2,162	2,337	2,355	2,525	2,537	2,512	2,273	2.1
중국	국적사	2,493	3,319	3,798	4,041	4,733	4,352	4,257	5,501	11.9
	외항사	1,686	2,369	2,993	3,491	4,595	4,061	3,524	4,259	14.1
태국	국적사	707	833	725	993	965	967	896	986	4.8
	외항사	353	692	597	637	724	766	514	510	5.4
필리핀	국적사	468	565	749	844	842	840	933	1,039	12.1
	외항사	236	279	293	295	314	332	249	396	7.6
말레이 시아	국적사	126	172	203	253	284	301	238	250	10.3
	외항사	117	140	162	155	150	134	117	170	5.5
인도네 시아	국적사	195	212	274	241	259	290	327	374	9.8
	외항사	72	81	22	59	127	117	110	140	9.9
캄보 디아	국적사	0	0	30	81	227	276	271	302	58.9
	외항사	0	0	0	13	79	36	0	0	-
베트남	국적사	237	388	460	549	589	622	586	634	15.1
	외항사	121	175	236	278	271	305	280	390	18.2
싱가포르	국적사	252	345	357	404	405	399	349	442	8.3
	외항사	292	334	388	439	442	411	311	361	3.1
대만	국적사	95	191	226	256	278	316	346	429	23.9
	외항사	392	685	807	792	732	676	696	753	9.8
몽골	국적사	30	56	73	78	98	105	98	112	20.5
	외항사	45	51	62	77	99	108	96	98	11.9
팔라우	국적사	0	11	4	24	29	29	27	31	19.2
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
미국 (태평양)	국적사	356	363	387	436	487	449	372	449	3.4
	외항사	0	0	0	0	10	7	0	0	-
러시아 (연해주)	국적사	48	66	89	99	109	124	127	133	15.6
	외항사	75	73	67	69	79	90	77	85	1.9

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성

한국의 국제 항공노선에 우리 국적 LCC가 등장한 것은 2008년이며 이 해에 전세기 취항을 시작으로 2009년부터 정기노선이 취항하게 되었다. 때문에 짧은

시간 동안을 집계한 LCC 이용 여객수들의 연평균 증가율 등은 별다른 의미가 없다. 한편 이 노선에 취항한 해외 LCC를 보면 일본노선에서 일본 LCC가 부정기선으로 운항하고 있어 규모는 매우 작지만 나름대로 이용객수들이 통계에 잡히고 있고, 태국과 필리핀의 로컬 항공사 LCC들이 인천공항 개항 이후에도 지속적으로 운항하고 있다.

〈표 3-20〉 국제선 근거리 노선 LCC 여객 추이

(단위 : 천명, %)

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증가율
일본	국적사	0	0	0	0	0	3	110	377	958.76
	외항사	54	67	34	0	0	1	4	6	-27.41
중국	국적사	0	0	0	0	0	0	0	17	0.00
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0	36.81
태국	국적사	0	0	0	0	0	0	34	198	486.86
	외항사	127	206	273	338	305	69	2	156	3.07
필리핀	국적사	0	0	0	0	0	0	3	19	484.86
	외항사	78	94	96	107	232	210	195	306	21.56
말레이 시아	국적사	0	0	0	0	0	0	0	21	5397.86
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	37	0.00
인도네 시아	국적사	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	외항사	0	0	3	0	0	0	0	0	0.00
캄보 디아	국적사	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
베트남	국적사	0	0	0	0	0	0	0	3	0.00
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
미국 (태평양)	국적사	0	0	0	0	0	0	0	71	0.00
	외항사	0	0	0	0	0	0	0	71	0.00

자료 : 한국공항공사, 인천공항공사의 각종 원자료를 토대로 재구성

제4절 저가항공사의 효과

1. LCC 증가 요인과 시장효과

저가항공사는 우리나라에 도입된 지 6년 남짓한 2010년에 드디어 국내선 점유율 50%를 돌파하였다. 우리보다 앞서 훨씬 앞서 LCC를 도입하여 오랫동안 운행했던 국가들 중 점유율이 50%를 넘는 국가는 영국, 캐나다, 스페인, 미국 정도에 불과한 것을 보면 이는 돌풍의 수준이라 할 수 있다. 과거 추세를 보면 주로 유럽에서는 라이언에어 이용객이 늘어나고 있는데, 라이언에어는 유럽의 저가항공시장 점유율을 10년만에 5%에서 35%로 높이면서 지역의 대표적인 스타가 되었다. 아시아에서는 싱가포르의 타이거에어웨이즈와 젯스타아시아 혹은 에어아시아를 선택하고, 호주에서는 콰타스보다 젯스타를 선택하는 고객들이 늘어나고 있다.

이들 저가항공사들은 시설이나 장비 등에서 규모의 경제성을 가지고 있는 기존 대형항공사와 경쟁에서 살아나기 위한 전략으로 저가전략을 구사하는데, 이를 위해 고비용을 발생시키는 서비스 부문의 과감한 제거, 무인 서비스로의 대체, 대형 고비용 장비들과 장거리 운행보다 중소형 장비로 단거리 운행을 단시간에 자주하는 자원가동 극대화 전술 구사, 사용료가 비싼 메이저 공항보다는 상대적으로 비용이 절감되는 서브공항 이용 등으로 FSC에 비해 영업비용을 20~50%가량 낮추어 기존 FSC 가격의 20% ~30% 수준의 저렴한 항공요금으로 더 많은 고객들을 끌어들이고 있다.

이러한 저가 매력을 가지고 시작된 저가항공사의 효시인 미국 사우스웨스트는 1971년 설립되어 30여년간 저가항공시장에 집중해온 결과 미국에서 네 번째 규모의 항공사로 커지게 되었다. 이외 미국 저가항공 시장에는 제트블루, 에어트랜 등 20여개 업체가 주도하며 시장점유율은 25%에 달하고 있다.

유럽에서 가장 유명한 저가항공사인 아일랜드의 라이언에어도 1985년 15인승 소형 항공기로 시작하여 1995년에는 아일랜드 최대 항공사가 되었고, 2003

년에는 연간 2,400만명을 운송하는 유럽 3대 항공사 위치까지 오르게 되었다.

아시아·대양주에서는 일본의 JAL Express가 1988년 저가항공시장에 처음 들어왔다. 이후 호주 4개사, 태국 4개사를 비롯 뉴질랜드, 필리핀, 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르 등에서 20여개 저가항공사가 영업 중이다.

이 같은 전 세계 저가항공시장의 확대는 고유가로 인한 기존 FSC의 항공운임 인상 등에 대한 반작용으로 발생한 것이 직접적인 이유라 할 수 있다. 그 밖의 이유는 아래 <3-21>에 정리되어 있다. 그중 해외여행 대중화는 LCC 확대요인이지만 LCC에 의한 해외관광 수요 확대로 이어지는 순기능적인 연관성을 가지고 있다 할 수 있다.

〈표 3-21〉 LCC 증대 요인 및 효과

LCC 확대 요인	LCC 효과
- 해외여행 대중화	- 여객수요 증대 : Ryanair의 더블린~런던 노선 이용여객 211만명('91) → 427만명('07)
- 항공운송산업 규제 완화 : 시장 진입장벽 축소	
- 시장 내 자유경쟁 환경 확대	- 항공요금 인하 : Air Tram & Jet Blue는 피츠버그(미) 지역 상위 15개 노선 요금 35% 저감
- 소득증대로 해외여행 관심 확대	
- 해외 LCC 성공 사례 : Ryanair	- FSA의 축소 공급좌석 대체
	- 항공운임 안정화 → 해외 관광 수요 확대

2. LCC의 항공수요 확대 효과

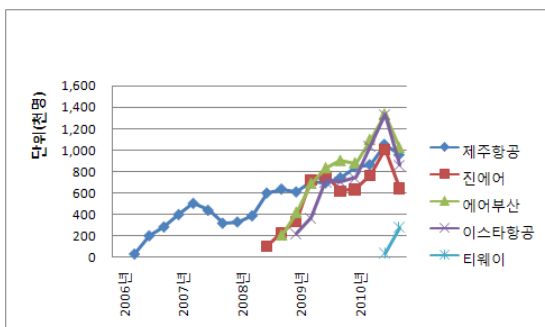
제3장에서 살펴본 국제선과 국내선의 FSC와 LCC의 여객수요 추이에 나타나 있듯이 LCC의 시장 진입은 기존 FSC 시장의 잠식이라는 공식이 성립되지 않음이 입증되었다. 즉 LCC 수요가 증가함에도 FSC 증가량이나 증가율에 영향을 거의 미치지 않았고 오히려 외부적인 환경에만 영향이 미친 것이다. 결국 LCC의 항공시장 진입은 기존 시장의 일부를 잠식하는 것이 아니라 <표 3-22>의 여객수만큼 전체 시장의 파이를 크게 만드는 데 상당히 기여한 것으로 볼 수 있다.

〈표 3-22〉 국적사 LCC 여객 추이

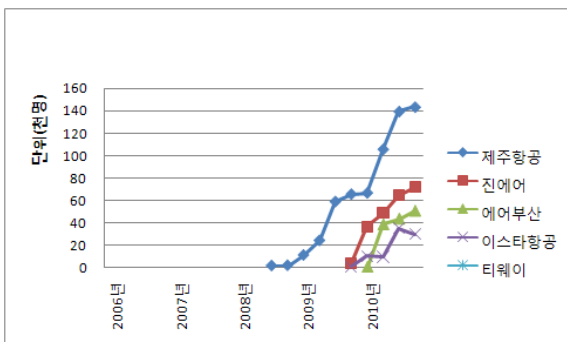
(단위 : 천명)

구 분		2006	2007	2008	2009	2010
국 내 선	제주항공	509	1,649	1,944	2,743	3,707
	진에어	-	-	330	2,427	3,041
	에어부산	-	-	206	2,841	4,336
	이스타항공	-	-	-	1,996	3,977
	티웨이항공	-	-	-	-	309
국 제 선	제주항공	-	-	3	160	456
	진에어	-	-	-	4	221
	에어부산	-	-	-	-	134
	이스타항공	-	-	-	1	84
	티웨이항공	-	-	-	-	-

기초자료 : 한국공항공사, 인천공항공사



〈그림 3-14〉 국적사 LCC 여객수 추이(국내선)



〈그림 3-15〉 국적사 LCC 여객수 추이(국제선)

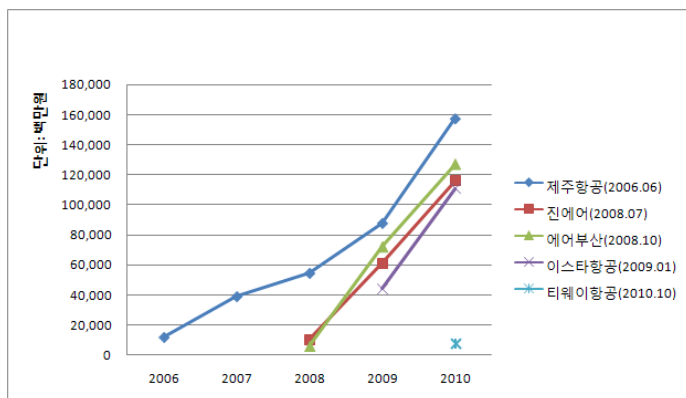
앞서 국내 LCC들의 외부적인 효과를 보았다면, 아래 표와 그림은 LCC 시장 진입의 내부적인 효과를 나타내고 있다. 즉 회사 내부 재무상태가 계속 나빠진다면 시장진입에 부정적인 효과가 나타나고 있다고 할 수 있는데 국내 LCC들은 후발주자인 티웨이항공을 제외하고는 나머지 4개 LCC들의 매출액이 2010년 들어 모두 1천억원을 돌파하면서 이전 국내선만 취항할 때 취약했던 재무구조가 국제선 취항 이후 급격히 개선되었으며 2011에는 대부분 흑자로 전환할 것으로 예상되고 있다. 이는 기업의 양호한 경영상태에 따른 고용 안정성 및 일자리 창출, 소득효과 등의 긍정적인 파급효과가 지역 및 국가 경제에 기여하고 있음을 시사한다고 할 수 있다.

〈표 3-23〉 국적사 LCC 매출액

(단위 : 백만원)

구 분	2006	2007	2008	2009	2010
제주항공	12,000	39,000	55,000	88,000	158,000
진에어	-	-	10,000	61,000	116,000
에어부산	-	-	6,000	72,000	127,000
이스타항공	-	-	-	44,000	111,000
티웨이항공	-	-	-	-	8,000

기초자료 : 전자공시시스템 DART, 국토해양부



〈그림 3-16〉 국적사 LCC 매출 현황

3. 국제선 항공운항과 관광객 흐름 간의 관계

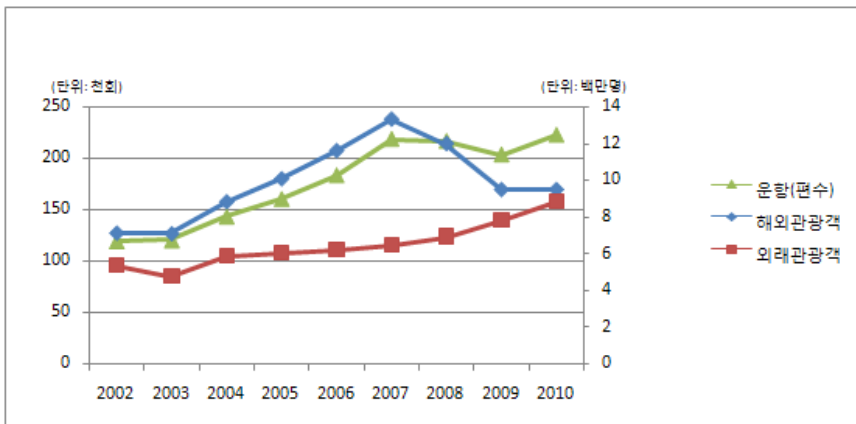
지속적으로 확대되고 있는 항공운항과 인바운드·아웃바운드 관광객 흐름을 비교해볼 때 국제선 항공 운항 흐름은 아래 그림과 같이 인바운드보다 아웃바운드 해외 관광객 흐름과 비슷한 패턴을 보이고 있는 것으로 나타났다. 이는 일차적으로 인바운드 규모보다 아웃바운드 규모가 훨씬 크기 때문에 항공수요도 그에 더 영향을 받는 것으로 추정되었다. 또한 외국인들이 한국 국적기보다 해당 국가 국적기를 주로 이용하기 때문에 숫자적으로 작은 외항기 이용규모가 국적기보다 적기 때문에 그런 패턴을 보이는 것으로 분석되었다.

〈표 3-24〉 국제선 운항과 관광객 추이 비교

(단위 : 천명, 천회)

구 분	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
해외관광객 (outbound)	7,123	7,086	8,826	10,080	11,610	13,325	11,996	9,494	9,494
외래관광객 (inbound)	5,346	4,753	5,818	6,022	6,155	6,448	6,890	7,817	8,797
운항(편수)	119	120	143	160	183	218	216	203	222

기초자료 : 한국관광공사 「한국관광통계」, 한국공항공사



〈그림 3-17〉 국제선 항공운항과 관광객 흐름 비교

제4장 수도권 공항 저가항공 노선 수급 전망

제1절 수도권 공항 항공수요 예측

제2절 수도권 공항시설 공급여건 검토

제 4 장

수도권 공항 저가항공 노선 수급 전망

제1절 수도권 공항 항공수요 예측

1. 세계 항공여객 수요 전망

김포공항의 저가항공 중심의 항공 수급을 전망하기에 앞서 세계 항공수요에 대한 전망을 먼저 간단히 살펴보았다. 국제공항협회(Airports Council International, ACI)가 발간한 “세계 항공교통 전망(Global Traffic Forecast 2010~2029)”보고서를 보면 세계 항공여객수요는 2010년 약 50억명에서 2020년 108억명으로 향후 10년간 연평균 4.1% 증가할 것으로 전망하였다.

<표 4-1>, <표 4-2>의 지역별 예측내용을 보면 아태지역 성장률이 5년 단기에서는 8.3%, 20년 장기에서는 6.3%로 두 기간 모두 가장 높은 성장률을 보일 것으로 예측되었다. 이 전망에 의하면 북미와 유럽지역의 항공수요는 다른 지역에 비해 성장 잠재력이 한계에 이르러 그 폭이 높지 않은 대신, 아태 등 다른 지역의 성장률은 상대적으로 높을 것으로 시사되었다. 특히 2010년 현재 아태 지역 항공시장은 북미와 유럽에 이어 근소한 차이로 세 번째에 위치하고 있으나 10년 후에는 큰 차이로 유럽을 제치고 최대 시장으로 발돋움할 것으로 예측되었다. 이에 따라 이 보고서는 아태지역의 항공수요의 세계시장 점유율이 38.5%에 달할 것이라는 예상을 내놓았다.

〈표 4-1〉 세계 지역별 항공여객 성장률 전망

(단위 : %)

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2019	2029	2009~2014 연평균(%)	2009~2029 연평균(%)
아프리카	7.8	6.4	6.4	6.4	5.9	5	4.2	6.6	5
아태지역	10.7	7.9	7.8	7.7	7.3	6.5	5.3	8.3	6.3
유럽	1.6	3.1	4.1	4	3.5	3.1	2.6	3.3	2.9
라틴/카리브	9.1	6.1	6	5.7	5.5	5.1	4.5	6.5	5.1
중동	9	5.7	5.1	4.9	4.7	4.3	3.8	5.9	4.4
북미	1.1	3.3	3.5	2.8	2.5	2.3	2.1	2.6	2.3
세계	4.8	4.9	5.2	4.9	4.6	4.2	3.7	4.9	4.1

자료 : 한국항공진흥협회 기술정보실, 2011, 「국제공항협회 수요예측(2010~2029년)」

〈표 4-2〉 세계 지역별 항공여객 수요 전망

(단위 : 백만명)

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2019	2029	2019 점유율	2029 점유율
아프리카	162.4	172.8	184.0	195.6	207.2	263.9	396.9	3.5	3.7
아태지역	1,349.0	1,455.8	1,569.4	1,689.8	1,812.8	2,482.1	4,169.1	33.1	38.5
유럽	1,430.7	1,475.6	1,536.3	1,597.0	1,653.4	1,928.6	2,498.0	25.7	23.1
라틴/카리브	402.1	426.8	452.3	478.1	504.5	645.9	1,003.4	8.6	9.3
중동	200.0	211.3	222.2	233.0	244.0	300.9	435.6	4.0	4.0
북미	1,482.2	1,531.1	1,584.0	1,628.5	1,669.7	1,871.2	2,313.9	25.0	21.4
세계	5,026.4	5,273.5	5,548.1	5,822.1	6,091.7	7,492.7	10,817.0	100.0	100.0

자료 : 한국항공진흥협회 기술정보실, 2011, 「국제공항협회 수요예측(2010~2029년)」

2. 수도권 공항 항공여객 수요 예측

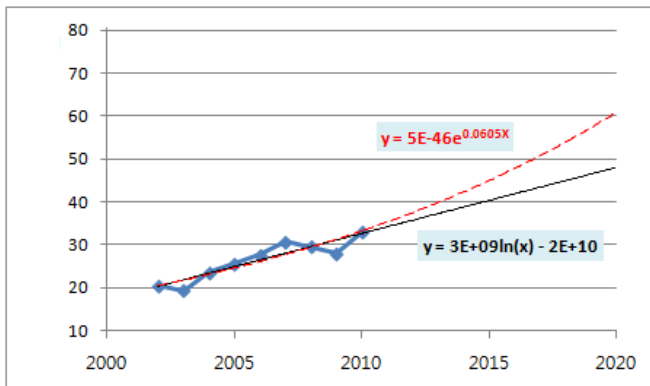
김포공항의 저가항공 수요를 예측하기 위해서는 과거 충분한 시계열 데이터가 필요하나 저가항공사 도입이 최근 일이라서 직접 데이터분석을 통한 수요예측은 적절하지 못하다. 이 때문에 이 연구는 우선 인천공항과 김포공항 각각의 과거 전체 항공여객 수요 데이터를 가지고 시계열 분석을 수행하였다.

이 과정에서도 사실상 각 공항의 항공수요를 분석할 수 있는 데이터도 2002년 인천공항 개항 이후 9개년 데이터만이 분석에 가용하므로 이 또한 시계열 분석을 하기에는 불충분할 것으로 판단되어 부득이 공항별 과거 전체 수요 데이터로 추세선과 추세식을 도출하는 수요예측을 1차적으로 실시하였다. 1차 수요예측 결과를 이용하는 저가항공 수요예측은 공항별로 예상되는 저가항공 여객 점유율에 대한 민감도분석(sensitive analysis)을 통해 최종적으로 저가항공시장 수요를 전망하는 것이다. 예측기간은 2010~2030(20년)으로 하였다.

공항별로 적합한 추세선을 통해 지수함수나 이차함수식을 낙관적 전망, 로그식 추정식을 보수적 전망으로 보고 이원화된 수요예측을 하였다.

- 낙관적 전망 : $y = 5E-46e^{0.0605X}$

- 보수적 전망 : $y = 3E+09\ln(X) - 2E+10$

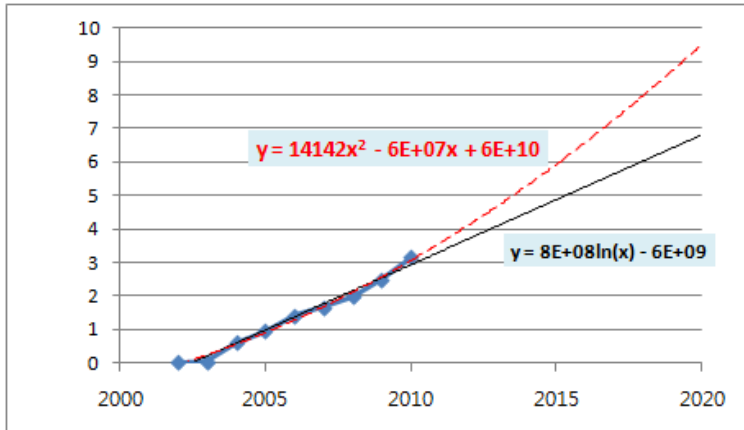


〈그림 4-1〉 인천공항 항공여객 예측

다음은 김포공항 항공여객의 추세식과 추정식이다.

- 낙관적 전망 : $y = 14142X^2 - 6E+07X + 6E+10$

- 보수적 전망 : $y = 8E+08\ln(X) - 6E+09$



〈그림 4-2〉 김포공항 항공여객 예측

이렇게 단계로 산출된 추정식으로부터 인천공항의 국제여객 수요는 2020년 4,800~6,080만명, 2030년 6,330~11,150만명 정도로 증가하여 20년간 연평균 3.3~6.3%의 성장률을 보일 것으로 추정되었다. 김포공항의 국제 여객수요는 2020년 680~950만명, 2030년 1,070~1,880만명으로 산출되어 연평균 6.3~ 9.3%의 증가율이 예상되었다. 특히 김포공항의 여객수요 증가는 대부분 저가항공사 노선을 중심으로 발생한 것으로 예상하였다.

수도권 공항 전체 국제 여객수요는 2020년 5,480~7,030만명, 2030년 7,400~13,000만명으로 연평균 3.6~6.6%의 증가율을 보일 것으로 예상되었고, 국내 전체 국제 여객수요는 보수적인 견지에서 2020년 5,658만명, 2030년 7,520만명으로 연평균 3.2%의 증가율이 예측되었다.

〈표 4-3〉 국제선 항공여객 수요 예측

단위(만명)		2010 현재	2015	2020	2025	2030	연평균 증가율(%)
인천공항	낙관적	3,295	4,500	6,080	8,250	11,150	6.3
	보수적		4,040	4,800	5,565	6,330	3.3
김포공항	낙관적	316	593	948	1,375	1,875	9.3
	보수적		487	680	873	1,065	6.3
수도권	낙관적	3,611	5,093	7,028	9,625	13,025	6.6
	보수적		4,527	5,480	6,438	7,395	3.6
국내 전체(보수적)		4,006	4,765	5,658	6,600	7,520	3.2

다음 <표 4-4>는 공항별로 예측된 항공여객 수요를 가지고 저가항공 여객수요를 추정한 결과를 보여준다. 여기서 인천공항은 저가항공 여객 점유율을 향 후에 각각 보수적 견지에서 10%와 낙관적인 견지에서 20%로 가정하였고, 김포 공항은 저가항공 여객수요를 보수적인 견지에서 50%, 정부의 저가항공 거점공 항 육성 정책 검토를 고려하여 낙관적인 견지에서 80%로 가정하였다.

그 결과 인천공항의 저가항공 국제 여객수요는 2020년 480~960만명, 2030년 633~1,266만명으로 증가할 것으로 추정되었다. 김포공항의 저가항공 국제 여객 수요는 2020년 340~544만명, 2030년 533~852만명으로 예상되었다. 또한 수도권 공항 전체 국제 여객수요는 2020년 820~1,504만명, 2030년 1,166~2,118만명 으로 예측되었다.

〈표 4-4〉 수도권 공항 저가항공 여객시장 수요 예측

공항	점유율	2010	2015	2020	2025	2030
인천공항	10%	330	404	480	557	633
	20%	659	808	960	1,113	1,266
김포공항	50%	158	243.5	340	437	533
	80%	253	390	544	698	852
수도권	보수적	488	648	820	993	1,166
	낙관적	912	1,198	1,504	1,811	2,118

제2절 수도권 공항시설 공급여건 검토

1. 수도권 공항

국내 국제공항 현황은 인천, 김포, 제주, 김해, 청주, 대구, 양양, 무안공항 등 8개이며, 이중 서울에 위치한 김포공항과 서울과 접근성이 뛰어난 인천에 위치한 인천국제공항을 이 연구에서는 수도권 공항으로 지칭한다. 수도권 공항 시설에 대한 개요는 다음과 같다.

1) 인천공항

인천공항은 21세기 수도권 항공운송의 수요를 분담하고 동북아시아의 허브(Hub)공항으로서의 역할을 담당하기 위해 영종도와 용유도 사이를 매립하여 1992년 착공한 뒤 8년 4개월만에 총공사비 7조 8,000여 억원이 투입되어 2001년 3월 29일 개항하였다.

1단계 공사가 마무리되어 2001년에 개항한 인천국제공항은 연간 17만회의 항공기 운항을 통해 2,700만명의 여객과 170만t의 화물을 수송할 수 있게 되었다. 1995년 기본계획에서 공항 인접 동쪽에 배후지원단지와 이주단지를 조성하려던 당초의 계획을 변경하여, 이 일대를 활주로 확장에 대비한 유보지로 남겨두고 이들 단지는 공항에서 1.7km 떨어진 영종도 중심부로 이전하였다. 2008년에는 2단계 확장사업이 완료되었고, 3단계 확장사업(2013~2015년)을 추진할 계획이다. 3단계 확장사업 이후에는 여객처리능력이 현재 42백만명에서 60백만 명으로 확대될 예정이다.

향후 인천공항 여객수요 예측치와 이를 처리할 시설능력을 비교해보면 2020년~2025년 사이에 인천공항의 여객 처리능력이 한계에 이를 것으로 예상된다.

〈표 4-5〉 인천공항 시설 현황

인천공항		현 시설		2010년실적	확장 후 (3단계)	
		시설규모	수용능력	(이용률)	시설규모	수용능력
활주로	국내	3,750X60m (2본)	41만회/년	21만회	3,750X60m (2본)	41만회/년
	국제	4,000X60m (1본)	-51%	4,000X60m (1본)		
여객계류장		2,437,000㎡	108대	-	3,085,000㎡	173대
화물계류장		737,000㎡	36대	-	1,155,000㎡	571,155,000대
여객터미널	국내	16,000㎡	200만명/년	54만명(27%)	16,000㎡	200만명/년
(탑승동포함)	국제	647,000㎡	4,200만명/년	3,313만명 (78%)	997,000㎡	6,000만명/년
화물터미널		258,000㎡	380만톤/년	268만톤(71%)	285,000㎡	490만톤/년
주차장		1,107,000㎡	20,255대	-	1,402,550㎡	26,166대

자료 : 인천공항공사

2) 김포공항

김포공항은 1942년에 준공되어 1957년까지 군용비행장으로 사용되었으나, 1958년 1월 국제공항으로 지정되어 그 후 각종 시설의 확충과 기능의 확대를 통하여 한국 영공(領空)의 문호(門戶)로 발전하였다. 1971년 1월 여의도공항이 폐쇄되면서 김포국제공항에 합류되었고 1980년부터 한국공항공단(현 한국공항공사)이 김포공항을 관리 운영하고 있다.

김포공항은 2000년 3월까지 미국·일본·프랑스 등 28개국 71개 도시에 항로가 개설되어 여객기가 이착륙하였으나, 2001년 3월 인천국제공항의 개항으로 국제선이 모두 인천공항으로 이관되었다가 현재는 서울↔도쿄(김포↔하네다)노선, 서울↔오사카(김포↔오사카)노선, 서울↔상하이(김포↔홍차오)노선을 운항하고 있다.

김포공항은 국제선이 인천국제공항으로 옮겨간 후로 국제선 제1청사가 국내

선 청사로 활용되고, 국제선 2청사에는 공항시티터미널, 전문상가가 조성되었으며, 화물청사는 항공화물터미널로 이용되고 있다. 현재 김포공항 국제청사는 연간 400만명 정도의 여객처리 능력을 갖추고 있으나, 인천공항 개항 이전의 처리능력보다 축소되어 있다.

향후 김포공항 여객수요 예측결과 2015년 이전에 여객처리 능력의 한계가 예상된다. 이는 저가항공사 국제선 여객수요의 빠른 성장세에 기인할 것으로 보인다. 국제선의 인천공항 이전 후 기존 여객터미널 시설의 많은 부분이 상가 등 타 용도로 임대되고 있는바, 향후 수요에 대처하는 국제선 여객처리 시설계획이 시급하다고 할 수 있다.

〈표 4-6〉 김포공항 시설 현황

김포공항		현시설	
		시설규모	수용능력
활주로	국내	3,600X45(국내)	22만회/년
	국제	3,200X60(국제)	
계류장		1,119,267	73대
여객터미널	국내	77,776㎡	3,042만명/년
(탑승동 포함)	국제	49,698㎡	397만명/년
화물터미널		126,470㎡	144만톤/년
주차장		312,758㎡	9,104대

기초자료 : 한국공항공사

제5장 결 론



제 5 장

결 론

□ LCC 진입 효과

- 항공운송 시장에서 LCC 진입은 초기에 기존 FSC 시장 대체 효과가 크며, 안정화 단계에 이르면 중단거리 중심으로 시장확대 효과가 발생함.
- 한국 항공시장의 경우 저가항공사 진입은 저렴한 패키지 투어시장 중심으로 성장하다가 안정성, 신뢰성이 생기면서 개별 관광객과 비즈니스 여행객에까지 확대되는 추세를 가지며, 외국여행객들도 이 과정을 통해 국내 LCC 고객이 되어 궁극적으로 외래 관광객 유치 효과가 기대됨.

□ 향후 김포공항 항공수요 수급 전망 결과에 대한 소고

- 현재 한국의 국내선 항공시장은 성장률이 하향 추세이나 근래 LCC 시장 진입과 국제경제상황 개선으로 다소 반전 추세에 있으나 국내선 시장 규모가 커지는 데에는 한계가 있을 것으로 예상됨.
- 결국 향후 수도권 항공시장 성장은 국제선 노선과 저가항공수요에서 발생할 것으로 예상됨.

- 아울러 2015년 인천공항의 3단계 확장사업 완료 후 수용력 6천만명과 김포공항 현 수용력 397만명을 합칠 경우 앞으로 15년 이후인 2025년 즈음에 수도권 공항시설 수용력은 한계에 이를 것으로 우려됨.
- 특히 향후 저가항공 수요를 중심으로 김포공항 근거리 항공노선 수요가 증가할 것으로 예상됨. 현재 국제선의 인천공항 이전 이후 김포공항의 국제선 청사는 많은 공간이 일반 상업시설 등으로 임대 혹은 축소되었으나 향후 김포공항의 수요 증대를 대비하여 이러한 여객터미널 공간을 재활용하기 위한 대책을 미리 마련해야 할 것임.
- 또한 인천공항과 김포공항만의 확장으로는 미래 수요에 효과적으로 대응하기가 어려워질 것으로 예상되는바, 현재 군전용인 성남시 서울공항을 민간항공기도 같이 이용하는 방안도 공론화할 필요가 있다고 판단됨.

참 고 문 헌



참고문헌

- 국토해양부 · 한국항공진흥협회, 2010. 1, “2010년 항공운송산업 전망”.
- 국토해양부, 2011. 1, “제4차 공항개발 중장기 종합계획(2011~2015)”.
- _____, “보도자료” 각호.
- 이은선 · 유수진, 2010. 10, “항공사 규제완화 효과에 관한 비교 연구”, 한국행정학회 추계학술대회 논문집 발표자료, pp. 2132-2148.
- 인천공항공사, 「항공통계」.
- 전자공시스템, DART.
- 한국공항공사, 「항공통계」, 「운항정보」.
- 한국관광공사, 「한국관광통계」.
- 한국산업연구원, 2008. 1, “국내 저비용 항공사의 성장과 항공운송시장 변화의 정책적 시사점”, 「KIET 산업경제」.
- 한국신용평가, 2011. 1, “항공운송 Airlines”, 「KIS Industry Outlook」.
- 한국항공진흥협회, 2010, “국제공항협회 수요예측(2010~2029)”, 「항공운송동향분석」.
- _____, “저가항공사의 전 세계 도처에서의 활동과 전망”, 「AirzinePlus」.
- _____, 「항공통계」
- _____, 「항공정보포털시스템」
- 항공교통센터, 「항공통계」, 국토해양부.
- ACI, 2010, “Global Traffic Forecast 2010-2029”, Ed. 2011, DAMA.
- 각사 항공사 홈페이지

시정연 2011-BR-02

김포공항 기반 저가항공노선 수급 전망

발 행 인 김 상 범

발 행 일 2011년 6월 23일

발 행 처 서울시정개발연구원

137-071 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

전화(02)2149-123 팩스 (02)2149-1025

비매품 ISBN 978-89-8052-912-4 93320

본 출판물의 판권은 서울시정개발연구원에 속합니다.