

# 하나 산업정보

## Hana Industry Info.

연구원 박선현 (shpark@hanaif.re.kr)

<http://www.hanaif.re.kr> 2006년 7월 28일 제51호

### 국내 저가항공 시장의 성장은 제한적임

#### ▶ 제주항공은 취항 후 탑승률 85%를 보이며 본격적인 저가항공사로 출범

- 지난 6월 5일 애경그룹과 제주도가 합작 설립한 (주)제주에어가 부정기 항공사인 한성항공에 이어 국내 제3의 민간항공사로 공식 취항
- 국내 저가항공은 '05년 8월, 한성항공이 '청주~제주' 노선을 첫 취항하면서 출범하였으나 경영권을 둘러싼 내부갈등으로 운항 중단 후 올해 초 재개. 한성항공은 제2호기를 도입하여 '김포~제주' 노선에 투입할 예정이며 '청주~제주' 노선도 운항편수를 증편할 방침
- 국내 저가항공 양사가 채택한 항공기 제원은 터보프롭으로 이륙 활주거리가 짧아 출발 후 약 7~8초 내에 이륙이 가능하고 항공유 소모량도 기존 항공기의 1/3 수준에 불과함. 또한 소형 항공기의 안전성에 대한 대중의 불신과는 달리 터보프롭은 '00년 비행을 시작한 이후 현재 약 112대가 운항되고 있지만 아직까지 한 차례의 사고도 발생하지 않았음
- 한편, 제주항공은 첫 취항 후 한 달 동안 평균 탑승률 85%를 상회하며 순조로운 출발을 보이고 있으며 특히, 휴가철 성수기에 접어들면서 예약률 100%, 탑승률 95%까지 상승하였음
- 따라서 탑승률 60% 이상이면 수익을 창출하는 것으로 보는 저가항공 시장에서 단기적으로 제주 노선의 성공적인 안착이 기대됨. 다만 부품 고장으로 인한 결항과 미숙한 운영은 속히 개선되어야 할 부분임

#### ▶ 저가항공은 세계 항공 산업에서 주요한 위치를 점유

##### ■ 미국

- 미국은 '78년 저가항공사가 처음으로 등장한 이후 실패와 성공을 반복해 오다가 사우스웨스트(Southwest) 항공을 필두로 본격적인 저가항공 시대 도래. 사우스웨스트(Southwest) 항공은 대형 항공사들의 관심 밖에 있는 단거리, 저수요 노선에 저운임과 높은 운항빈도의 전략을 내세워 현재는 미국 전체 항공시장의 15.7%를 점유하면서 대표적인 저가항공사로 손꼽히고 있음
- '02년 이후 고유가와 구조조정 한파를 견디지 못한 메이저급 항공사들의 파산보호 신청이 잇따르면서 이는 상대적으로 저가항공사에게는 기회 요인으로 작용. '05년 현재 20여개의 저가항공사가 미국 전체 항공시장에서 차지하는 비중은 25%임

##### ■ 유럽

- 유럽의 저가항공 시장은 성숙기에 접어들면서 50여개의 저가항공사가 운항중임. 유럽의 대표적인 저가항공사로 아일랜드 공화국에서 출범한 라이언에어(Ryanair)와 영국의 이지젯(Easy Jet)이

있음. 라이언에어(Ryanair)는 사업 초기 5~6년 간은 적자 운영에 시달렸으나 '91년 사우스웨스트(Southwest) 항공을 벤치마킹한 이후 저비용을 실현하여 경영상의 혁신을 달성하였음

- 유럽에서는 EU의 확대 및 운항편수 증가로 저가항공이 더욱 보편화될 가능성이 높으며, 실제로 영국 국민을 대상으로 한 저가항공기에 대한 인식조사에서 응답자의 40% 이상이 저가항공을 이용할 의사가 있는 것으로 나타남

## ■ 아시아

- 호주 및 뉴질랜드를 제외한 아시아 지역의 저가항공 시장은 초기 단계로 동남아 지역을 중심으로 약 10여개 업체가 운항 중임
- 현재 아시아 지역 저가항공 산업은 현재는 유아기 수준이지만 경제 성장과 함께 빠른 속도로 여객 수요가 증가하고 있고 중국과 인도의 거대한 잠재 수요도 확보하고 있어 장래 저가항공 산업의 발전가능성이 높은 것으로 전망됨

## ▶ 국내 저가항공은 선진 사례와는 달리 성장이 제한적일 듯

### ■ 제주 노선의 여객수요는 증가추세인 반면 타 지역 노선은 급격한 감소를 보임

- 국내선 여객수요는 '98년 1,950만 명으로 집계되면서 전년대비 24.2%의 감소율을 나타내었는데 이는 IMF 외환위기 이후 국내 경제상황이 전반적으로 위축된 데서 온 결과로 추정됨
- '98년 이후 여객수요가 소폭 회복되었지만 '04년 KTX의 경부선 호남선 개통과 함께 다시 감소 추세로 접어 듦. 노선별 여객수요를 살펴보면, '김포~김해' 노선은 KTX 개통 전의 절반 가까이 여객수요가 감소하였고 특히 KTX의 최대 수혜 구간인 '김포~대구' 노선은 기존의 1/10 수준까지 급감

### ■ 제주노선을 제외한 타 노선은 육상교통수단과의 경쟁이 불가피

- 지리적으로 협소한 우리나라는 국내선 항공기 이용이 타 교통수단과 큰 차별성을 나타내지 못하면서 미국, 유럽 등의 선진사례와는 시장 환경에서 큰 차이가 있음
- 현재 '서울~대구' 구간까지만 고속철로화 되어 있는 KTX 경부선은 '대구~부산' 구간이 추가로 고속철로화 될 경우 '서울~부산'을 2시간 내에 주파 가능
- 가격면에서 KTX와도 경쟁이 가능한 저렴한 요금과 신속한 운송을 장점으로 내세우는 저가 항공사는 KTX의 추가 고속철로화가 완성될 경우, 공항까지의 불편한 접근성을 고려할 때 운송 시간은 KTX와 큰 차이가 없고 대신 요금은 비싸기 때문에 경쟁력을 상실할 것으로 예상됨
- KTX 외에도 고속도로도 꾸준히 신설·확충되어 '11년까지 총 1,038.9km의 구간이 연장될 계획임. 고속철도의 발달과 도로망 확충은 우리나라의 지리적 특성상 도서지역 및 오지를 제외하고는 전국을 1일 생활권으로 축소시켰으며 따라서 업무상의 불일 외에는 항공 이용에 대한 수요 흡인력도 차츰 사라지고 있는 추세임
- 결론적으로 국내의 협소한 시장과 대체 교통수단을 고려할 때, 저가항공사가 타 노선에서 수익성을 확보하기에는 상당한 시간이 걸릴 것으로 보임



## 1. 제주항공이 국내 제3의 민간항공사로 등록하면서 본격적인 저가항공사 출범

### ■ 6월 5일, 제주항공이 '김포~제주' 노선을 시작으로 첫 취항

- 애경그룹과 제주도가 합작 설립한 (주)제주에어가 부정기 항공사인 한성항공에 이어 국내 제3의 정기 민간항공사로 공식 취항하면서 국내에도 본격적인 저가항공 시대가 열리게 됨
- 제주항공은 현재 총 5대의 항공기로 '제주~김포', '김포~김해' 노선을 운항하고 있으며 8월 이후에는 '김포~양양' 노선을, 그리고 11월 이후에는 '제주~김해' 노선을 추가 운항할 계획임

### ■ 국내 저가항공은 '05년 한성항공의 출범과 함께 시작됨

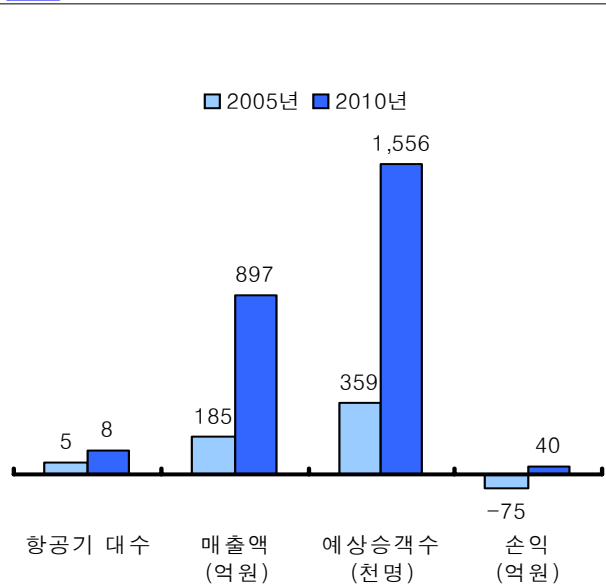
- '05년 8월 31일, 한성항공이 '청주~제주' 노선을 첫 취항하면서 국내 최초로 지역에 기반을 둔 저가항공사로 출범하였으나 경영권을 둘러싼 내부 갈등으로 지난해 12월 19일부터 운항을 중단하였다가 '06년 2월 15일 재개
- 한성항공은 올해 8월 말 제2호기를 도입하여 '김포~제주' 노선에 투입해 1일 4회 운항하고 있으며 현재 1일 3회 운항하고 있는 '청주~제주' 노선도 1일 4회로 증편할 방침
- 이번 2호기 도입은 성수기를 대비해 당초 계획되었던 6월보다 2개월 늦은 것으로, 저가항공기로 각광받는 터보프롭 항공기의 공급이 수요에 미치지 못하기 때문인 것으로 나타남
- 한성항공 관계자는 8월 말 2호기가 도입되면 곧바로 3호기를 도입하여 올해 안에 총 3대의 항공기를 운항하고, 이를 통해 예약폭주에 따른 고객들의 불편을 해소하고 회사 경영도 정상화시킬 계획이라고 밝힘

그림 1 국내 저가항공 운항계획 노선표



주: 일부 노선은 계획상의 수정이 있음  
 자료: 국민일보 2005년 8월

그림 2 제주항공 증장기 사업계획



자료: 제주항공, 주간조선 2006년 7월 19일자



■ 양사의 항공기 제원은 터보프롭으로 안전성과 연료 효율성 측면에서 우수

- 제주항공 및 한성항공이 채택하고 있는 기종은 터보프롭으로 저속 비행시 분사 추진방식에 비해 우수한 효율성과 큰 추진력을 가짐
- 또한 이륙 활주거리가 짧아 출발 후 약 7~8초 후에는 이륙이 가능하고 연료 효율성도 높아 고유가 시대에 저가항공사의 가장 큰 매력인 저가운임을 가능하게 함
- 항공기 사고는 대형사고라는 특성으로 인해 항공사 선택에서 안전성은 중요한 판단기준임. 추진력의 70~75%를 프로펠러에 의존하고 있는 터보프롭은 '00년 비행을 시작한 이후 현재 약 112대가 운항되고 있지만 아직까지 한 차례의 사고도 발생하지 않았음. 따라서 저가항공사의 가장 큰 취약점이라고 할 수 있는 안전성 불신 부분은 일부 해소가 가능할 것으로 보임
- 저가 항공업계에서는 지속되는 고유가로 기존 항공기에 비해 항공유 소모량이 1/3 수준에 불과한 터보프롭 항공기에 대한 수요가 많은 편이나 공급 부족으로 항공사간 항공기 확보 경쟁이 치열하게 전개되고 있음. 한성항공의 제2호기 도입이 지연된 이유도 이 사실에 기인

그림 3 국내 저가항공기 제원

구분	제주에어	한성항공
기종	Q400	ATR 72-200
형태		
탑승 인원	조종사 : 2명 객실 승무원 : 2~3명 승객 : 68~78명	승객 : 최대 72명
동체길이	32.84m	27.16m
날개길이	28.42m	27.05m
높이	8.34m	7.65m
엔진형식	터보프롭	터보프롭
최대운항거리	2,522km	1,195km
순항속도	시속 667km	시속 526km

자료: 각 사 자료

2. 제주항공은 탑승률 85%를 상회하며 순조로운 출발을 보임

■ 첫 취항 후 한 달 동안 평균 탑승률 85%를 상회

- 제주항공은 취항 후 한 달 동안 ‘제주~김포’ 노선의 평균 탑승률 85%를 나타내며 정기 항공사로서의 순조로운 출발을 보임. 특히 휴가철 성수기에 접어들면서 예약률 100%, 탑승률 95%까지 상승해 단기적으로 제주 노선의 성공적인 안착이 기대됨

- 참고로 대한항공의 경우 손익분기점은 탑승률 70% 수준에서 이루어지고 있으나 단거리, 소규모인 저가항공사의 경우 탑승률이 60% 이상만 되면 수익창출은 가능한 것으로 전문가들은 보고 있음
- 본격적인 성수기 시즌 전부터 시작된 제주항공의 높은 탑승률은 제주도의 특성상 거주민들이 서울, 부산 등 물으므로의 나들이를 95% 이상 비행기에 의존하고 있고 저가항공사가 양대 항공사 요금의 70% 수준인 저렴한 요금을 제공하고 있기 때문인 것으로 보임
- 과거 10년간 대한항공과 아시아나 항공은 지속적으로 요금을 인상해 9년 전 왕복 9만 원대였던 요금이 현재는 16만 8,800원까지 올라 약 2배 가까이 인상되었음
- (주)제주에어 설립에 제주도가 참여하게 된 이유도 제주도의 비싼 항공요금이 지역의 경쟁력을 떨어뜨리는 주요한 원인으로 파악하고 지역항공사 설립에 박차를 가하게 된 것임
- 한편, '제주~김포' 노선의 첫 취항 후 29일 뒤늦게 취항한 '서울(김포)~부산(김해)' 노선은 예상 탑승률 70%의 절반인 30%에도 못 미쳐 노선별로 고른 성장이 필요한 상태임
- 당초 KTX 운임과 비교해서도 경쟁력이 있다고 판단한 제주항공은 이와 같은 저조한 탑승률의 원인으로 '제주항공'이라는 항공사 이름으로 인해 잠정적인 여객 수요자가 제주도만 운항하는 것으로 오해를 했을 가능성과 제주도 지역 외에 아직 홍보 부족으로 저렴한 운임이 부각되지 않은 점을 꼽았음

■ **부품 고장으로 인한 결항과 시스템상의 미숙은 속히 개선되어야 할 부분**

- 7월 18일 김포발 제주행 항공기가 일부 승객의 수하물을 싣지 않은 채 이륙해 승객들의 일정에 차질을 빚은 사건이 발생. 다음 날 항공사는 승객들의 짐을 택배회사를 통해 개별적으로 전달하였으나 계획 일정에 차질을 빚은 승객들의 항의는 끊이지 않았음
- 이 외에도 지난 6월 25일에는 엔진오일 관련 부품에 이상이 있어 운항이 일시 중단되는 일도 발생해 저가운임의 메리트를 삭감하는 요인으로 작용하고 있음
- 제주항공의 시범운항 과정에서 기체결함이 발견된 이후 한 두 차례 발생한 부품 이상의 문제와 수하물 수송 착오 등의 실수는 시급히 개선되어야 할 부분임

**3. 저가항공은 이미 세계 항공산업의 주요 트렌드로 안착**

■ **미국은 '05년 현재 전체 항공시장의 약 25%를 저가항공이 점유**

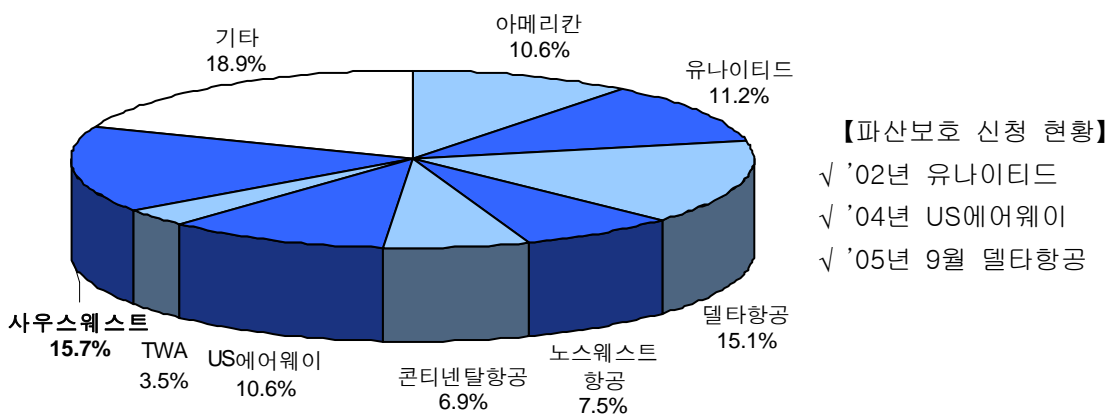
- '78년 항공산업에 대한 정부규제가 철폐되면서 국내선을 중심으로 저가항공사가 등장. 항공시장에 대한 진입이 용이해지자 여러 저가항공사들이 앞다투어 진입을 시도하였으나 초기에 실패와 성공을 거듭하다가 결국 대형 항공사의 공격적 경영에 대부분 실패하였음
- 미국의 대표적인 저가항공사인 사우스웨스트(Southwest) 항공은 70년대 초부터 대형 항공사들의 관심밖에 있는 단거리, 저수요 노선에 저운임과 높은 운항빈도를 내세워 운항서비스를 제공. 사우스웨스트(Southwest) 항공은 기존 대형항공사와의 경쟁을 피하고 대신 육상교통수단과의 경쟁에서 이길 수 있는 전략을 구사, 성공한 케이스임
- 운항서비스를 제외한 기내서비스 및 티켓 유통과정을 최소화해 판매비나 운영비용을 절감하여 저운임이 가능하도록 하였으며 주로 규모가 작고 낡은 대도시의 보조 공항을



이용해 대형 항공사와의 경쟁을 피해 왔음

- '05년 현재 미국에는 20여개의 저가항공사가 운항서비스를 제공하고 있으며, 이들 업체가 미국 전체 항공시장에서 차지하는 비중은 25%임. 한편, 사우스웨스트(Southwest) 항공은 미국 항공여객의 15.7%를 점유하고 있음
- 특히, '02년 이후 고유가와 구조조정 한파를 견디지 못한 메이저급 항공사들이 차례로 파산보호 신청을 하면서 상대적으로 저가항공사에게는 기회 요인으로 작용

그림 4 미국 항공사 여객점유율 현황(2005년 2/4분기)



자료: 미 교통부, 경향신문 2005년 9월 15일자, 하나금융경영연구소 재구성

■ 유럽은 50여개의 저가항공사가 운항하며 성숙기에 접어 듬

- 유럽시장 통합 후 전세항공사(Charter Airline)가 쇠퇴하고 대신 미국형 저가항공사가 등장, 현재 아일랜드의 라이언에어(Ryanair)와 영국의 이지젯(Easy Jet)이 대표적인 저가 항공사로 운항 중
- '85년 아일랜드 공화국에서 출범한 라이언에어(Ryanair)는 '영국~아일랜드' 노선을 개발 하여 여객수요를 확보하였으나 사업 초기 5~6년간은 적자 운영에 시달렸음
- '91년에는 미국의 사우스웨스트(Southwest) 항공을 벤치마킹하여 불필요한 서비스를 대폭 줄여 저비용을 실현하였고 취항 공항도 기존의 런던 루톤(Luton) 공항에서 접근성이 좋은 스탠스테드(Standsted) 공항으로 옮겨 경영상의 혁신을 꾀함
- 이 같은 노력으로 라이언에어(Ryanair)는 '91년부터 흑자를 내기 시작했으며 '97년에는 더블린과 뉴욕 증시에도 상장되었고 유럽대륙을 연결하는 중거리 노선 서비스도 개시
- '95년과 '96년에는 영국의 이지젯(Easy Jet)과 디본에어(Debonair)가 각각 등장하여 런던의 루톤(Luton) 공항을 기지로 유럽 내 항공서비스를 시작
- 유럽에는 라이언에어(Ryanair)와 이지젯(Easy Jet) 외에도 독일의 에어베를린(Airberlin), 이태리의 노만, 벨기에의 시티버드 등이 운항하면서 저가항공사끼리의 경쟁이 심화되고 있음

- 영국의 경우 '04년에 7천만 명의 저가항공 여객 수요가 집계되었으며, 저가항공에 대한 인식을 알아보는 설문조사 결과에서는 영국 국민의 40% 이상이 저가항공을 이용할 의사가 있음을 밝혀 '09년에는 연간 약 8,800만 명이 저가항공을 이용할 것으로 예상됨
- 또한 유럽의 저가항공 시장은 EU의 확대 및 운항편수의 증가로 향후 계속 확장될 것으로 기대됨

**표 1** 영국 국민의 저가항공에 대한 인식 조사 결과

설문항목	응답자 비율(%)
미래에 저가항공을 이용, 여행할 의사 있음	43
저가항공사 이용공항이 정규항공사가 사용하는 큰 공항보다 불편함 좋은 조건을 위해 너무 일찍 예약하는 불편이 있음	12
저가항공을 우선 예약하고 호텔 및 여행일정을 결정하고 있음	10
온라인으로 여행을 예약해야 함이 불편	9
수화물 탁송에 대한 제약에 불편을 느낌	8
미노출 비용이 있어 결과적으로 정기항공사보다 저렴하지 않음	8
저가항공 여행은 사업목적보다 여행목적에 어울림	7
저가항공과 정규항공에 대한 이용약관의 차이점을 인지하고 있음	7
저가항공 이용시 직항보다는 Stop Over 등 다수 기승을 선호	2
해당사항 없음	27
잘 알지 못함	6

자료: KOTRA

### ■ 아시아 지역은 초기단계로 총 10여개 업체가 운항 중

- 호주, 뉴질랜드를 제외한 아시아 지역에서 저가항공 시장이 차지하는 비중은 5% 내외로 미국 25%, 유럽 10%에 비해 아직까지는 유아기 단계라고 할 수 있음
- 아시아 지역 전체가 미숙한 단계인데 반해 뉴질랜드와 호주의 저가항공사는 자국 내 전체 항공시장에서 각각 70%와 40%의 비중을 차지하고 있어 항공 산업에서 주요한 위치를 자리매김하고 있음을 알 수 있음
- 반면, 동남아시아의 저가항공 시장은 '04년부터 붐이 일기 시작하면서 싱가포르의 경우 '06년 초 아시아 지역에서는 최초로 창이공항에 저가항공터미널(Low Cost Terminal; LCT)을 개관하고 본격적인 저가항공 시대에 대비하고 있음
- 비록 아시아 지역의 저가항공 산업이 현재는 걸음마 수준이지만, 경제 성장과 함께 빠른 속도로 여객 수요가 증가하고 있고 중국과 인도의 거대한 잠재 수요도 확보하고 있어 장래 저가항공 산업의 발전가능성은 있는 것으로 전망됨





**표 2** 동남아 지역 저가항공사 현황(2005년)

저가항공사	내용	
TIGER AIRWAYS	소유주	▪ SIA 49%, Indigo 24%, Irelandia 16%, Temasek 11%
	여객기	▪ 180여석 규모 A320 두 대 임차하여 운항 개시 ▪ 현재는 4대 규모 ▪ '06년 증편 계획 있음
	취항지	▪ 방콕, 푸켓과 Hatai, 호치민, 마카오, Padang, Manila-Clark
AIRASIA	소유주	▪ Tony Fernandes' Tune Air
	여객기	▪ B737-300 24대 이상, Airbus A320 40대 최근 계약
	취항지	▪ 주로 말레이시아 국내 취항, 인도네시아와 중국에도 일부 운항
JETSTAR ASIA	소유주	▪ Auantas 50%, Temasek 19%, Tony Chew 21%, FF Wong 10%
	여객기	▪ A320 두 대 임차하여 시작, 현재는 4대 규모
	취항지	▪ 방콕, 대만, 홍콩, 마닐라 ▪ 중국에도 운항 추진 중
LION AIR (Indon)	소유주	▪ Rusdi Karana of Lion Tours
	여객기	▪ 구형 기종인 32 MD-82 여러 대(LION AIR가 100% 소유 형태)
	취항지	▪ 인도네시아 국내와 싱가포르-자카르타, 싱가포르-호치민 등
NOK AIR (Thai)	소유주	▪ Thai Air 39%, Krung Thai Bank 10%, Dipaya Insurance 10%, 정부연금기금 10%, Crown Property Bureau 6%, 기타 소규모 펀드 및 은행 등
	여객기	▪ 타이항공사로부터 B737-400 여러 대 임차
	취항지	▪ 태국 국내
VALUAIR	소유주	▪ Lim Chin Beng 10.9%, Arthur Lim 10.9%, Jimmy Lau 10.9%, Nastasha Foog 10.9%, ASOATRAVEL.COM 10.8%, Star Cruises 20% 등
	여객기	▪ A320 4대, 매년 2대씩 증편 계획
	취항지	▪ 방콕, 홍콩, Perth, 자카르타, Xiamen, Chengdu 등
1-2-GO (Thai)	소유주	▪ Orient Thai
	여객기	▪ B757 1대, B737-300 8대 증편 계획
	취항지	▪ 현재는 태국 국내만 운항하고 있지만 싱가포르와 쿠알라룸푸르 취항 검토 중
AIR DECCAN (India)	소유주	▪ Deccan Aviation 90%, Golden Ventures 10%
	여객기	▪ A320 5대 포함하여 총 17대, A320 30대 최근 구매 계약
	취항지	▪ 현재는 인도 국내만 취항하나 콜롬보와 미얀마 등 국제선 계획 중
KINGSFISHER (India)	소유주	▪ 인도 최대 맥주회사인 UB Group
	여객기	▪ A320 여러 대, A320 30대 최근 구매 계약
	취항지	▪ 인도 국내
CEBU PACIFIC	소유주	▪ JG Summit Group
	여객기	▪ DC-9 및 B757, 최근 A319 12대 구입 및 A320 2대 임차
	취항지	▪ 필리핀 국내, 홍콩, 한국, 중국

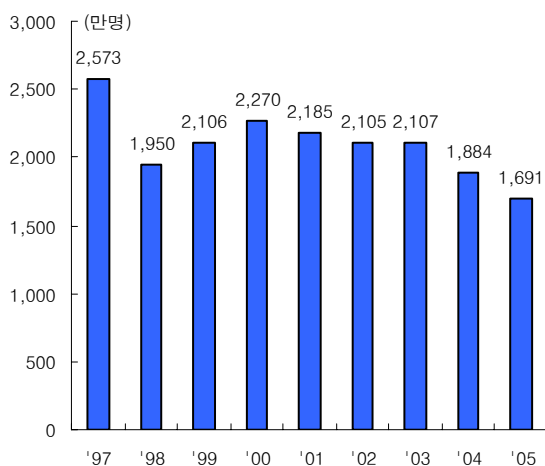
자료: THE STRAITS TIMES, KOTRA

#### 4. 국내 저가항공은 선진 사례와는 달리 성장이 제한적일 듯

##### ■ 제주 노선의 여객수요는 증가 추세인 반면, 타 지역 노선은 급격한 감소를 보임

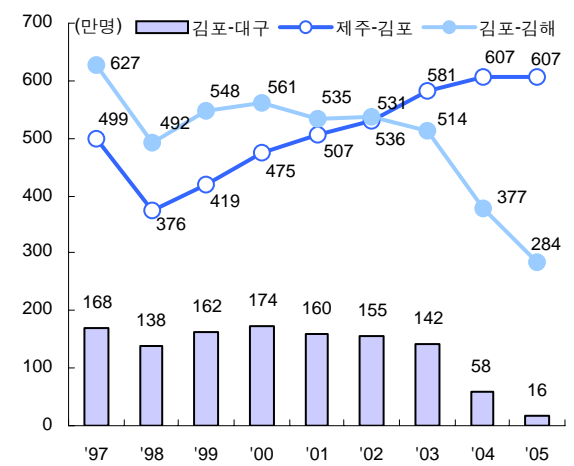
- '98년 국내선 여객수요는 전년대비 24.2% 감소한 1,950만 명으로 집계되었는데, 이는 IMF 외환위기 이후 국내 경제상황이 전반적으로 위축된 데서 온 결과로 추정됨
- IMF 사태가 진정되면서 국내선 여객 수요도 '97년의 88% 수준까지 회복되면서 정체 상태를 나타내다가 '04년 이후 다시 감소 추세에 접어 듦. '04년의 국내선 여객수요는 전년대비 10.6% 하락하였고 '05년에는 추가로 10.2% 하락하면서 IMF 이후 최저 수요를 기록
- 추가 수요 감소는 '04년 KTX가 호남선 경부선을 개통하면서 '김포~김해' 노선은 개통 전의 절반 가까이 여객수요가 감소하였고 특히, 상대적으로 KTX의 최대 수혜 구간인 '김포~대구' 구간은 기존의 1/10 수준까지 감소한 데에서 원인을 찾을 수 있음
- 한편, '김포~제주' 노선은 '98년 376만 명의 최저 여객수요를 기록한 이후 지속적으로 증가해 '01년에는 IMF 이전 수준인 507만 명까지 회복하였고 '05년에는 607만 명을 기록
- 이처럼 KTX 개통으로 인해 제주 노선을 제외한 타 노선에서 여객 수요가 급감하는 이유는 우선적으로 국내 항공 시장이 협소하기 때문이며 이는 인위적으로 개선시키기 어려운 부분임
- 현재 제주를 제외한 타 노선의 운항이 채 한 달도 되지 않아 좀 더 지켜볼 필요는 있으나 국내의 협소한 지리적 여건과 대체 교통수단을 고려해 볼 때, 타 노선의 수익성을 확보 하기에는 상당한 시간이 필요한 상황임

그림 5 국내선 전체 여객수요 추이



자료: 한국공항공사

그림 6 국내선 노선별 여객수요 추이



자료: 한국공항공사

##### ■ 제주노선을 제외한 타 노선은 육상교통수단과의 경쟁이 불가피

- 미국 및 유럽지역에서 저가항공이 발달한 이유는 지역적·문화적 특성에 기인. 미국과 유럽은 국토가 넓어 항공기 이용이 보편화되어 있으며 항공기는 철로·도로 등의 타 교통 수단과 운송시간 측면에서 확실한 경쟁력이 있음



- 우리나라의 경우 좁은 국토와 항공기를 대체할 수 있는 교통수단의 발달, 점차 증가하는 해외여행객으로 인해 선진 사례와 같은 성공적인 발달은 어려울 것으로 보임
- 현재 ‘서울~대구’ 구간까지만 고속철로화가 되어 있는 KTX 경부선은 ‘대구~부산’ 구간이 추가로 고속철로화가 완성될 경우 ‘서울~부산’이 2시간 내에 주파할 수 있음. 이 경우 공항까지의 불편한 접근성을 고려할 때, 비용 측면 뿐 만 아니라 시간적인 면에서도 저가 항공의 우월성은 사라지게 됨

**표 3 전국 고속도로망 현황 및 신설·확장 계획**

구분	구간명	노선 폭 (차로)	연장 (km)	사업 기간 (년)
신설	당진-대전간 고속도로	4	94.3	'01 - '09
	부산-울산간 건설공사	4~6	47.2	'01 - '08
	청원-상주간 건설공사	4	80.5	'01 - '07
	서울외곽순환 건설공사 (일산~퇴계원, 민간투자시설사업)	8	36.3	'01 - '08
	장성-담양간 건설공사	4	27.3	'01 - '06
	현풍-김천간 건설공사	4	62	'01 - '07
	익산-장수간 건설공사	4	61	'01 - '07
	고창-장성간 건설공사	4	17.1	'02 - '07
	평택-음성간 건설공사	4	31.3	'02 - '09
	무안-광주간 건설공사	4	41.5	'02 - '07
	동해고속도로건설공사 (주문진~속초간)	4	22.92	'04 - '09
	여주-양평간 건설공사	4	36.6	'02 - '10
	서울~춘천고속도로 건설공사 (민간제안사업)	4~6	61.414	'04 - '09
	춘천-동홍천간 건설공사	4	17.09	'04 - '10
	남원-광양간 건설공사	4	56.9	'05 - '11
	전주-남원간 건설공사	4	60.9	'04 - '11
	서수원~오산~평택간 건설공사 (민간투자사업)	4~6	38.5	'05 - '09
	인천대교 연결도로 건설공사 (제1~5공구)	2~6	8.93	'05 - '09
	서천-공주간 건설공사	4	59	'01 - '09
	목포-장흥간 건설공사	4	39.3	'02 - '10
<b>소계</b>	-	<b>900.05</b>	-	
확장	경부고속도로 영동-김천간	4~6	34.3	'01 - '06
	경부고속도로 경주-동대구간	4~6-8	54.0	'01 - '06
	88 고속도로 옥포-성산간	2~6	12	'01 - '06
	경부고속도로 구미-김천간	4~6	12.9	'02 - '06
	88고속도로 고서-담양간	2~4-6	17.0	'01 - '06
	구마고속도로 성서-옥포간	4→8-10	8.72	'04 - '07
	<b>소계</b>	-	<b>138.9</b>	-
<b>합계</b>	-	<b>1,038.95</b>	-	



자료: 한국도로공사

- KTX 외에도 고속도로도 꾸준히 신설·확충되어 현재 '11년까지 900km의 추가 건설이 추진 중이며 '07년까지 기존 고속도로의 138.9km 구간이 확장되어 총 1,038.9km이 신설 또는 확장될 계획임
- '04년 기준으로 우리나라의 자동차 보급은 총 1,493만 4천대로 80년대 말의 266만 대에 비해 461% 증가하였음. 국토 도로망 확충과 자동차 보급률 증가는 국내의 지리적 특성상 도서지역 및 오지를 제외하고 전국을 1일 생활권으로 축소시킴

- 따라서 업무상의 이용 외에는 항공기 이용에 대한 고객 흡인력이 점차 사라지고 있는 추세이고 저가항공사는 대형 항공사 외에도 KTX, 고소도로 등의 육상교통수단과도 경쟁이 불가피
- 제주항공은 경영상의 목표를 '10년에는 매출액 897억 원, 승객 수 155만 6천명으로 잡고 총 40억 원의 흑자 달성으로 설정. 목표로 삼은 155만 6천명의 여객 수요는 '05년 국내선 전체 여객 수송량의 10%, '김포~제주' 노선의 26%에 이르는 것임
- '김포~김해' 노선을 포함해 감소 추세를 나타내는 국내선 여객 수요를 감안할 때 대부분 제주도를 포함하고 있는 노선에서 여객 수요를 흡수할 수 있을 것으로 예상됨

■ 결론적으로 국내 저가항공 시장의 성장은 제한적일 것으로 판단

- 지리적으로 협소한 우리나라는 국내선 항공기 이용이 타 교통수단에 비해 큰 차별성을 나타내지 못하면서 국내선의 여객 수요 감소는 앞으로도 계속될 것으로 보임
- 제주도의 경우 국내 최대의 관광지이면서 도서지역이라는 특수성으로 인해 제주 노선에서의 저가항공 운항은 성공적으로 안착할 것으로 예상되나 '김포~김해' 등의 타 노선에서의 성공은 쉽지 않을 듯
- 한편, 기존의 대형 항공사들도 저가항공사에 맞서 일부 노선의 가격을 인하하고 있어 비교적 대형항공사와 저가항공사간의 역할 분담이 되어 있는 미국, 유럽지역의 경우와는 달리 국내의 저가항공사는 대형항공사 및 육상교통수단과 동시에 경쟁해야 하는 어려운 구조를 갖고 있음

