

국내 항공시장의 기류 변화, 소비자에 미치는 영향은?

< Executive Summary >

- **국내 항공사 시장은 대형항공사(FSC) 2개社와 저가항공사(LCC)로 양분되어 있었으나 최근 항공사간 결합 등으로 산업 생태계가 변화**
 - 금호그룹의 유동성 위기로 아시아나항공 매각이 결정('19.4)된 이후 대한항공이 원매자로 나서면서 국내 FSC(대형항공사, Full Service Carrier)간 합병이 진행
 - 두 FSC의 노선이 약 80%가 중복되어 양사 결합에 의한 독과점 우려가 대두되면서 국내외 경쟁당국의 결합 승인조건에 따라 독과점 노선에 대한 운수권 조정이 예정
 - 공정위는 26개 국제선 노선에 대해 운수권 개방 조치를 통한 경쟁체제 도입을 추진
 - 또한 양사 결합에 따른 지배구조 변화로 자회사 LCC(저가항공사, Low Cost Carrier) (진에어, 에어부산, 에어서울)의 통합도 이뤄질 예정

- **통합 LCC의 등장으로 LCC 경쟁구조는 3강 체제에서 1강 2중 체제로 변화하고 경쟁사들은 점유율 방어를 위해 중장거리 노선 취항 등 차별화 전략을 구사**
 - 기존 국내 LCC 시장은 1위 제주항공을 필두로 진에어, 티웨이항공이 그 뒤를 잇는 구조였으나, 진에어(2위)·에어부산(4위)·에어서울(5위)를 합친 통합 LCC가 여객 시장점유율 43%에 달하는 독보적 지위를 확보할 전망
 - LCC의 경쟁력 확보를 위한 장거리 운항 확대와 하이브리드 서비스 제공, 화물 사업 진입 등 서비스 차별화가 중요해질 전망
 - 티웨이항공은 대한항공 결합에 따라 이관되는 유럽 4개 노선을 운항할 예정이며, 에어프레미아는 대한항공의 미주노선 일부를 인수할 것으로 예상
 - 한편, 기존 LCC들은 단거리 중심 운항으로 인해 소형항공기를 주로 보유하였으나, 중장거리 취항에 따라 대형항공기를 점차 도입

- **한편, 운수권 배분과 항공자유화협약 확대로 국제선 시장의 경쟁 촉진이 예상**
 - 정부의 항공자유화협정 확대 추진으로 직항 노선수가 증가하는 등 국제선 시장이 확장될 것으로 예상되며 LCC들의 신규 노선 취항 경쟁이 치열해질 전망
 - 국토부는 통합 항공사의 독점 해소, 신규 항공사 진입 촉진 등 항공운송 산업의 공정한 경쟁 환경 조성을 위해 항공운수권을 배분하여 소비자 편익 증대를 도모

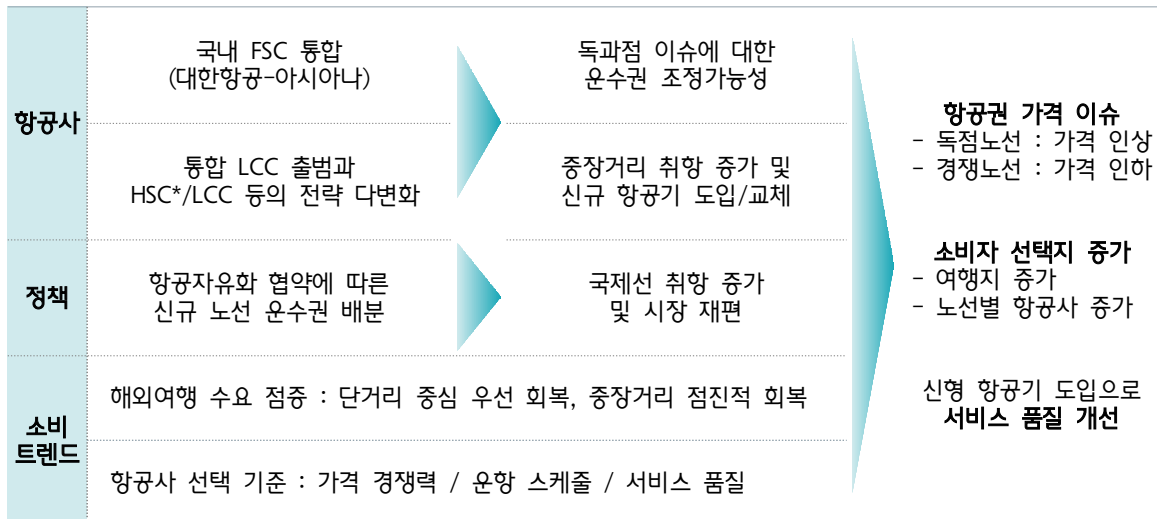
■ 중장기 여객 시장에서 항공권 가격, 운항 스케줄, 서비스 등의 영역에서 소비자 소구를 위한 차별화가 예상

- 여행 경비 차이에도 불구하고 높은 만족도로 인해 해외여행 선호도 증가하고 있으며, 일본, 동남아 등 중단거리 노선을 중심으로 수요가 빠르게 회복
- 국내 항공산업 환경 변화에 따라 항공사간 경쟁이 심화되면서 소비자 유인을 위해 항공권 가격, 운항 스케줄, 서비스 품질 등의 요소가 부각될 전망

■ 경쟁 촉진에 의한 국제선 항공권 가격 인하, 선택지 확대로 소비자 편익 개선이 기대

- 국제선 취항지 증가 및 운수권 조정 등에 따라 대다수 노선에서의 항공사간 경쟁이 심화되면서 전반적인 항공권 가격 인하와 소비자 선택지 확대가 예상
- 취항지 증가에 따른 여행지 대안이 증가하는 한편, 항공사간 경쟁에 따라 노선별 항공사 선택지도 늘어날 것으로 예상
- 운항 노선 변화 및 항공사 통합 등에 따른 기재 도입 전략 역시 변화하면서 신형 항공기 도입이 증가함에 따라 객실 쾌적도, 편의성이 개선되는 등 소비자 경험 향상이 기대

그림 | 국내 항공산업 생태계 변화



주 : HSC(Hybrid Service Carrier)는 기존 FSC(프리미엄 서비스)와 LCC(저비용)의 장점을 결합하여 서비스 차별화를 도모하는 새로운 카테고리의 항공사를 지칭

자료 : 하나금융경영연구소

연 구 원 김 중 현 jh.kim@hanafn.com

Key Words : 통합 항공사, 경쟁구조 변화, 소비자 편익

I. 국내 항공사 생태계 변화

1. 대한항공 - 아시아나 합병으로 글로벌 10위권 메가 캐리어 탄생

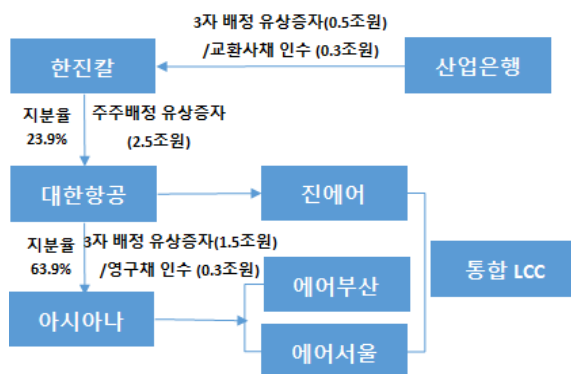
■ 대한항공의 아시아나 합병으로 국내 단일 FSC 탄생

- 금호그룹의 유동성 위기로 아시아나항공 매각이 결정('19.4)된 이후 대한항공이 원매자로 나서면서 국내 FSC(대형항공사, Full Service Carrier)간 합병 절차가 진행
- EU 경쟁당국(EU 집행위, EC)이 대한항공과 아시아나항공의 합병에 조건부 승인('23.11)을 내리면서 두 항공사의 합병이 가시화
 - EC는 대한항공 유럽 4개 노선 운수권 이전과 아시아나 화물사업부 매각을 조건으로 승인
 - 영국, 일본, EU 등 주요국 경쟁당국 승인 이후 현재 미국 법무부의 승인만이 남은 상황

■ 양사 합병에 따른 일부 노선의 독점 우려가 높아지는 가운데 국내외 경쟁당국의 운수권 조정은 국내 LCC 시장에도 영향을 미칠 전망

- 국내 최초의 FSC간 결합이면서 다양한 구조적·행태적 시정 조치가 부과된 최초의 항공결합 사례로, 공정위는 각 노선별 새 경쟁체제가 도입될 수 있도록 양사에 집중되어 있던 운수권과 슬롯의 개방 조치를 취할 예정
 - 대한항공은 36국 108도시, 아시아나는 23국 63도시에 취항 중이나 약 80%가 중복되어 있어 양사 결합시 중복 노선의 독과점 우려에 따른 운수권 조정이 불가피
- 양사 통합에 대해 국내외 경쟁당국이 취한 시정조치에 따라 대한항공과 아시아나의 일부 노선이 이관되며 국내 LCC(저가항공사, Low Cost Carrier)들이 수혜를 볼 것으로 예상

그림1 | 국내 항공사 합병 구조



자료 : 유진투자증권

표1 | 대한항공-아시아나 통합 항공사의 규모

	대한항공	아시아나	메가 캐리어 (‘26년 출범 예상)
비행기 보유대수	156대 (화물기 23대)	79대 (화물기 11대)	230여대
국제 여객 수송 실적	글로벌 18위	글로벌 32위	글로벌 10위권
운항국가/도시수	33국 90도시	23국 57도시	40여개국 150도시 (전망)
인천공항 슬롯 점유율	24%	16%	약 40%

자료 : 조선일보

[참고] 공정거래위원회의 경쟁 제한 국제선 노선

- 공정위는 국내 FSC간 결합으로 독과점이 우려되는 26개 국제선 노선에 대해 운수권 개방 조치를 통한 경쟁 체제 도입 추진

표2 | 대한항공-아시아나 결합시 시정조치가 적용되는 국제선 26개 노선의 양사 합산 점유율 (2022)

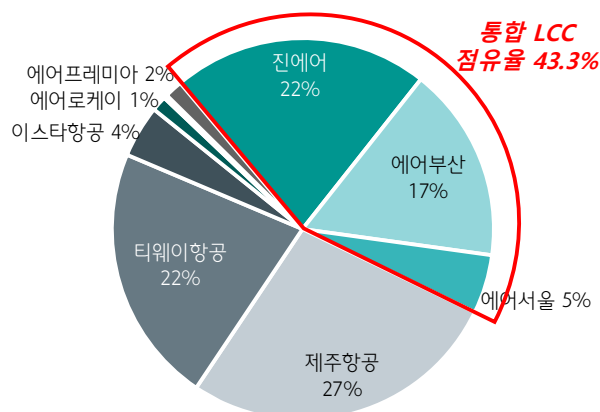
구분	연번	노선명	양사 합산 점유율(%)	경쟁사 수	주요 경쟁사
북미 (5개)	1	서울-뉴욕	100	0	-
	2	서울-로스앤젤레스	99.7	0	-
	3	서울-시애틀	99.4	0	-
	4	서울-호놀룰루	78.3	1	하와이안항공
	5	서울-샌프란시스코	79.4	1	유나이티드항공
유럽 (6개)	6	서울-바르셀로나	100	0	-
	7	서울-프랑크푸르트	86.4	1	루프트한자
	8	서울-로마	87.2	1	알리탈리아항공
	9	서울-런던	79.8	1	영국항공
	10	서울-파리	75.5	1	에어프랑스
	11	서울-이스탄불	68.7	1	터키항공
중국 (5개)	12	부산-칭다오	100	0	-
	13	서울-장자제	100	0	-
	14	서울-시안	96.3	1	중국동방항공
	15	서울-선전	65.3	2	선전항공, 중국남방항공
	16	부산-베이징	66.5	1	중국국제항공
동남아 (6개)	17	서울-프놈펜	100	0	-
	18	서울-팔라우	100	0	-
	19	서울-푸켓	89.0	1	티웨이항공
	20	서울-자카르타	70.4	1	가루다항공
	21	부산-다낭	66.4	2	티웨이항공, 제주항공
	22	부산-세부	67.9	1	제주항공
일본 (1개)	23	부산-나고야	100	0	-
대양주 등 기타 (3개)	24	서울-시드니	96.0	0	-
	25	부산-괌	64.5	1	제주항공
	26	서울-괌	62.5	2	제주항공, 티웨이항공

자료 : 공정거래위원회

2. 통합 LCC 출범, 강력한 1强 2中 체제로 변화

- 대한항공 - 아시아나 합병 후 지배구조 변화에 따라 자회사 LCC (진에어, 에어부산, 에어서울)의 통합 LCC가 출범할 예정
 - 기존 주요 LCC들은 운용리스를 통해 여러 항공기를 빠르게 조달하여 규모를 키우고, 저렴한 가격을 내세워 FSC나 타 항공사의 여객을 확보하는 전략을 구사
 - 대한항공-아시아나 측은 자회사 LCC간의 통합을 통해 규모의 경제를 확보하고 여객 점유율을 확대하고자 하나 핵심 노선의 경우 독과점 규제에 저촉될 우려
 - 에어부산이 보유한 일본 노선에 대한 독점 가능성으로 인해 운수권이 조정될 수 있으며, 한-일 노선은 통합 LCC의 핵심 노선으로서 운수권 조정시 수익성 악화가 우려
- 통합 LCC 출범으로 국내 LCC 여객사업 구조는 3强 구도에서 1强 2中으로 변화
 - 기존 국내 LCC 시장은 1위 제주항공을 필두로 진에어, 티웨이항공이 그 뒤를 잇는 구조였으나, 통합 LCC는 진에어(2위)·에어부산(4위)·에어서울(5위)이 합쳐지며 국내 LCC 여객 시장 점유율 43%에 달하는 독보적 지위를 확보할 전망
 - 한편, 통상적으로 LCC는 항공기 기종의 단일화 또는 최소화를 통해 정비 효율성을 높이며 요금 경쟁력을 확보하나, 통합 LCC의 경우 보유 기종이 다양해지면서 기재 관리 효율성 저하가 예상되는 등 시너지 효과가 일부 제한될 것으로 판단
 - 진에어는 B737, 에어부산/에어서울은 A321 시리즈를 중심으로 운영하고 있어 통합시 보유 기종의 제조사 차이에 따른 기재 경정비 부담 증가 및 인력 관리 효율성 저하 우려

그림2 | 국내 LCC 시장 여객 점유율



자료 : 항공정보포털시스템

표3 | 통합 LCC의 항공기 보유 현황

항공기 모델	진에어	에어부산	에어서울
A320-200		6	
A321-200		9	6
A321-200 NEO		8	
B737-8	1		
B737-800	19		
B737-900	3		
B777-200	4		
총합계	27	23	6

자료 : 항공정보포털시스템

■ LCC의 경쟁력 확보를 위한 장거리 운항 확대와 하이브리드 서비스 제공, 화물 사업 진입 등 서비스 차별화가 중요해질 전망

- 티웨이항공은 국내 FSC 결합에 대한 EU의 조건부 승인의 결과로 확보한 유럽 4개 노선을 활용해 장거리 운항을 확대해 나가면서 단거리 중심의 LCC 전략에서 변화
 - 티웨이항공은 대한항공으로부터 유럽 4개 노선(파리, 로마, 바르셀로나, 프랑크푸르트)을 순차적으로 이관받고, 유럽노선 운항을 위해 필요한 기재와 승무원을 대한항공으로부터 지원받아 '24년 6월부터 운항을 시작할 예정
 - 티웨이항공은 유럽 노선 이외에도 몽골 울란바토르 취항을 늘리는 한편, 호주의 버진 오스트레일리아 항공과의 제휴를 통해 연계 운항에 나서며 중장거리 노선 사업을 강화
- 에어프레미아의 경우 HSC¹⁾를 지향하며 미국 노선 서비스를 확대할 전망
 - 美 법무부는 대한항공-아시아나 결합 심사시 경쟁 제한 우려로 미주 5개 노선(LA, 뉴욕, 샌프란시스코, 호놀룰루, 시애틀)의 운수권 이전을 조건으로 승인할 전망이며, 에어프레미아는 해당 미국 노선 운수권을 인수할 것으로 예상
- 한편, 아시아나 화물사업부 매각이 진행 중인 가운데 국내 LCC가 인수시 외형 확장과 함께 사업 포트폴리오 다각화가 가능할 것으로 전망
 - 단, 인수자의 경우 아시아나 화물기가 대체로 노후 항공기이므로 기재 관리 부담이 높을 뿐만 아니라 부채도 함께 인수함에 따라 재무 부담이 가중될 것으로 판단

그림3 | FSC - LCC별 주력 시장 포지셔닝 비교

고가	대한항공 아시아나			고가	통합 FSC (대한항공-아시아나)		
중가	진에어 에어부산 제주항공 티웨이항공 ...	에어프레미아		중가	에어프레미아		
저가				저가	통합 LCC 제주항공 티웨이항공 ...	티웨이항공	
	단거리	중거리	장거리		단거리	중거리	장거리

자료 : 이베스트투자증권

1) HSC(Hybrid Service Carrier) : 기존 FSC(프리미엄 서비스)와 LCC(저비용)의 장점을 결합하여 서비스 차별화를 도모하는 새로운 카테고리의 항공사

[참고] 해외 LCC의 중장거리 운항 사례

■ 일본 LCC의 중장거리 노선 운항 사례

- ZIP AIR는 일본 최초의 중장거리 LCC로 B787을 활용해 나리타 공항을 거점으로 아시아 - 미주 노선 9개를 운항
- AIR Japan은 동남아 중심의 일본 인바운드 및 레저수요 흡수를 목표로 나리타 -방콕 노선에 취항하였고, 대양주 노선을 확대할 계획(유진투자증권, 2024)

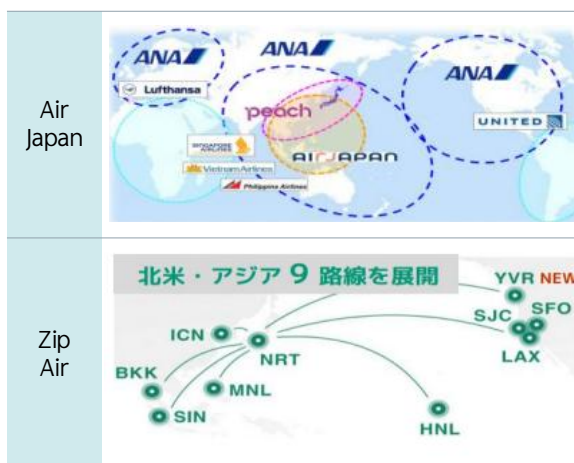
■ 동남아시아 LCC의 중장거리 노선 운항 사례

- 말레이시아 LCC인 에어아시아X는 A330 17대를 운영하며 쿠알라룸푸르에서 중동, 호주 등 중장거리 노선 운항을 확대
- 베트남 LCC인 VietJet은 호찌민 - 멜버른 / 시드니 노선에 신규 취항하며 호주向 중장거리 운항을 증편하는 등 대양주 네트워크를 확대

■ LCC의 장거리 운항 성공을 위해서는 FSC 대비 비용 경쟁력 유지가 필요

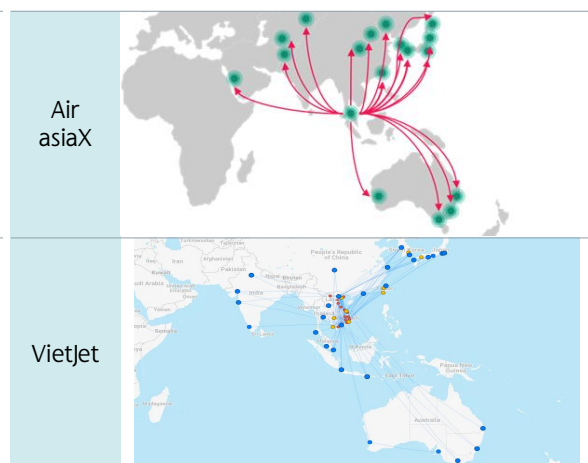
- 보통 장거리일수록 FSC-LCC 단위비용 격차가 줄어들어 장거리의 경우 LCC 특유의 경쟁력(No Frills, 기재/승무원 고가동 등)을 발휘하기 어려움
- 그럼에도 FSC 대비 비용 경쟁력 제고를 위해서는 고효율 항공기(연료 효율 등) 도입, 좌석 수 확대 등을 통한 비용 절감이 필요 (유진투자증권, 2024)

그림4 | Air Japan, ZIP Air 운항지역



자료 : 유진투자증권

그림5 | AirasiaX, VietJet 운항지역

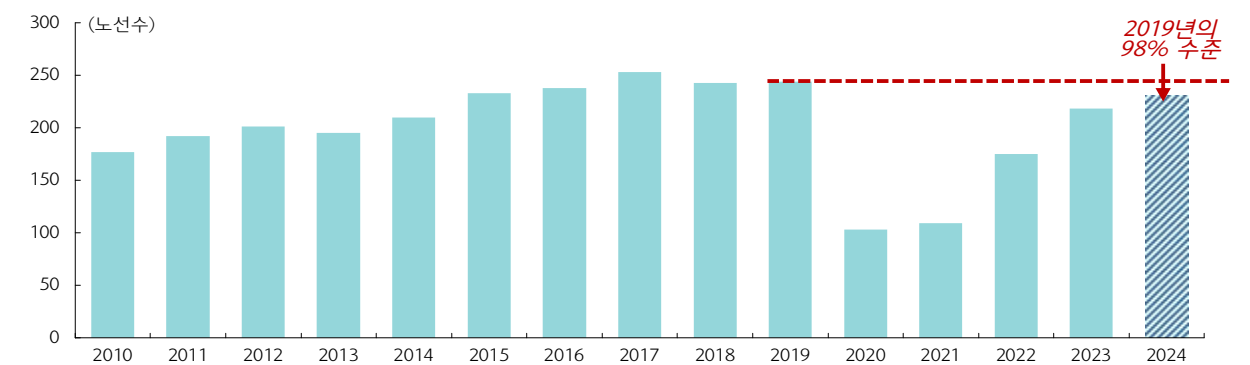


자료 : Flightradar24, 하나금융경영연구소

3. 운수권 배분과 항공자유화협정으로 불붙는 국제선 시장 경쟁

- 국토부는 통합 항공사의 독점 해소, 신규 항공사 진입 촉진 등 항공운송 산업의 공정한 경쟁 환경 조성을 위해 항공운수권을 배분하여 소비자 편익 증대를 도모
 - 운수권이란 항공회담을 통해 합의한 운항 횟수, 방식 등에 의해 항공기로 여객/화물을 수송할 수 있는 권리로, 배분 대상 항공사보다 신청 항공사가 많을 경우 심사²⁾를 통해 국토교통부가 배분
 - FSC 결함과 통합 LCC 출범에 따른 운수권 조정은 경쟁사에게 취항 노선 확보 및 점유율 확대 기회로 작용하며 경쟁 촉진에 따른 항공요금 인하의 긍정적 효과를 유도
 - '19년 국토부가 대한항공이 독점하던 올란바토르 노선에 대해 운수권을 배분하여 경쟁 촉진하면서 해당 노선의 항공료가 하락
 - 통합 FSC의 국제선 26개 노선, 통합 LCC의 일본 노선 일부 등의 운수권 조정이 예상
- 정부의 항공자유화협정 확대 추진으로 직항 노선수가 증가하는 등 국제선 시장이 확장될 것으로 예상되며 LCC들의 신규 노선 취항 경쟁도 치열해질 전망
 - 국토부는 엔데믹에 접어들면서 해외여객 수요 증가에 따라 국제선 정기편 항공 운항 일정을 증편하고 신규 취항지를 늘리는 등 국제선 네트워크 회복 추진
 - 아울러 정부는 항공수요 창출을 위해 '항공자유화협정' 체결국 확대를 추진하고 있어 LCC들의 신규 국제선 취항 경쟁이 치열해질 전망
 - 정부는 '30년까지 국제여객 1.3억명 달성을 위해 항공사들의 자유로운 증편을 지원하고, 美·日·동남아 등 50개국과 맺은 항공 자유화 협정을 '30년까지 70개국으로 확대할 전망

그림6 | 국적 항공사 취항 국제선 노선 수



자료 : 국토교통부

2) 「국제항공운수권 및 영공통과 이용권 배분 등에 관한 규칙」에 따라 110점 만점의 평가지표에 따라 심사

[참고] 2024년 하계 국제선 항공운항 취항지

- 국토부가确定的한 '24년 하계 국제선 일정은 총 231개 노선을 주 4,528회(왕복) 운항. 이는 전년 하계 대비 주520회, 전년 동계 대비 주 228회 증편한 수준

표4 | '24년 하계 국제선 세부노선

국내공항	세부노선
인천 (145개 노선)	· (동북아) 가고시마, 고마쓰, 구마모토, 기타큐슈, 나고야, 니가타, 다카마쓰, 도쿄나리타, 도쿄하네다, 오사카, 마쓰야마, 미야자키, 사가, 삿포로, 센다이, 시즈오카, 오이타, 오카야마, 오키나와, 요나고, 후쿠오카, 히로시마, 시모지, 아오모리(이상 일본), 광저우, 구이린, 난징, 다롄, 무단장, 베이징다싱, 베이징서우두, 상하이푸둥, 샤먼, 선양, 선전, 스자좡, 시안, 쑤아, 양저우, 옌지, 옌청, 옌타이, 우시, 우한, 윈저우, 웨이하이, 자무쓰, 장자제, 정저우, 지난, 창사, 창춘, 청두, 충칭, 칭다오, 쿤밍, 톈진, 하얼빈, 하이커우, 항저우, 푸저우, 홍콩, 마카오(이상 중국), 타이베이, 가오슝, 타이중(이상 대만), 울란바토르(몽골) · (동남아) 방콕수완나품, 푸켓, 치앙마이(이상 태국), 자카르타, 발리(이상 인도), 싱가포르(싱가포르), 마닐라, 세부, 클라크, 칼리보, 보홀(이상 필리핀), 하노이, 호찌민, 나트랑, 다낭, 푸꾸옥, 하이퐁, 켄터, 달랏(이상 베트남), 양곤(미얀마), 프놈펜(캄보디아), 비엔티안(라오스), 쿠알라룸푸르, 코타키나발루(이상 말레이시아), 반다르스리브가완(브루나이) · (서남아·CIS) 알마티(카자흐스탄), 타슈켄트(우즈베키스탄), 델리(인도), 콜롬보(스리랑카), 카트만두(네팔), 비슈케크(키르기스스탄) · (미주) LA, 애틀란타, 시애틀, 델러스, 샌프란시스코, 뉴욕JK, 뉴욕뉴악, 디트로이트, 시카고, 보스턴, 워싱턴, 라스베이거스, 미니애폴리스, 호놀룰루, 괌, 사이판(이상 미국), 밴쿠버, 토론토(이상 캐나다), 멕시코시티(멕시코) · (유럽) 파리(프랑스), 암스테르담(네덜란드), 런던(영국), 프랑크푸르트, 뮌헨(이상 독일), 로마, 밀라노(이탈리아), 바르샤바, 브로츠와프(이상 폴란드), 헬싱키(핀란드), 부다페스트(헝가리), 마드리드, 바르셀로나(스페인), 비엔나(오스트리아), 프라하(체코), 취리히(스위스), 자그레브(크로아티아) · (중동·아프리카) 두바이, 아부다비(이상 UAE), 도하(카타르), 이스탄불(튀르키예), 리야드(사우디), 아디스아바바(에티오피아) · (대양주) 시드니, 브리즈번, 멜버른(이상 호주), 오클랜드(뉴질랜드)
김해 (38개 노선)	· (동북아) 도쿄나리타, 오사카, 후쿠오카, 삿포로, 나고야, 마쓰야마, 오키나와(이상 일본), 광저우, 베이징서우두, 상하이푸둥, 선양, 쑤아, 옌지, 장자제, 칭다오, 스자좡, 시안, 홍콩, 마카오(이상 중국), 타이베이, 가오슝(이상 대만), 울란바토르(몽골) · (동남아) 방콕수완나품(태국), 싱가포르(싱가포르), 마닐라, 세부, 클라크, 보홀(이상 필리핀), 하노이, 호찌민, 나트랑, 다낭, 달랏, 푸꾸옥(이상 베트남), 쿠알라룸푸르, 코타키나발루(이상 말레이시아), 비엔티안(라오스) · (미주) 괌(미국)
청주 (10개 노선)	· (동북아) 도쿄나리타, 오사카, 후쿠오카(이상 일본), 옌지, 장자제(이상 중국), 타이베이(대만) · (동남아) 방콕돈므앙(태국), 다낭, 나트랑(이상 베트남), 클라크(필리핀)
대구 (9개 노선)	· (동북아) 도쿄나리타, 오사카, 후쿠오카(이상 일본), 상하이푸둥, 장자제(이상 중국), 타이베이(대만) · (동남아) 방콕수완나품(태국), 다낭(베트남), 세부(필리핀)
무안 (3개 노선)	· (동북아) 장자제(중국), 울란바토르(몽골) · (동남아) 다낭(베트남)
제주 (19개 노선)	· (동북아) 오사카(일본), 난징, 닝보, 다롄, 베이징다싱, 베이징서우두, 상하이푸둥, 선양, 정저우, 창사, 창춘, 하얼빈, 톈진, 항저우, 시안, 푸저우, 홍콩(이상 중국), 타이베이(대만) · (동남아) 싱가포르(싱가포르)
김포 (7개 노선)	· (동북아) 도쿄하네다, 오사카(이상 일본), 베이징다싱, 베이징서우두, 상하이홍차오(이상 중국), 가오슝, 충산(이상 대만)

자료 : 국토교통부

II. 항공서비스와 소비자 트렌드

1. 다시 해외여행으로 눈 돌리는 소비자들

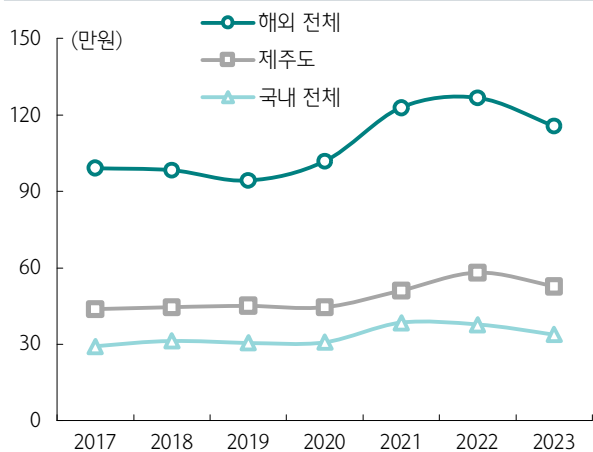
■ 여행 경비 차이에도 불구하고 높은 만족도로 인해 해외여행 선호도 증가

- 팬데믹 이래 전세계 여행/관광 시장은 전격적으로 빙하기를 맞이하였고 국내여행은 각국의 정책에 따라 회복 속도에 큰 차이가 있었으나, 해외여행은 '23.5월 엔데믹 선언 이후 본격적인 회복세를 기록
- 국내외 여행 경비 격차에도 불구하고, 해외여행에 대한 펜트업 수요와 높은 만족도로 인해 해외여행의 수요는 지속적으로 증가하는 추세
 - '23년 1~10월 3박4일 기준 여행자 1인당 평균 지출 금액은 제주는 약 53만원, 해외는 약 116만원으로 해외여행 때 제주여행의 2.2배를 지출 (컨슈머인사이트, 2023)

■ 일본, 동남아 등 중단거리 노선을 중심으로 수요가 빠르게 회복

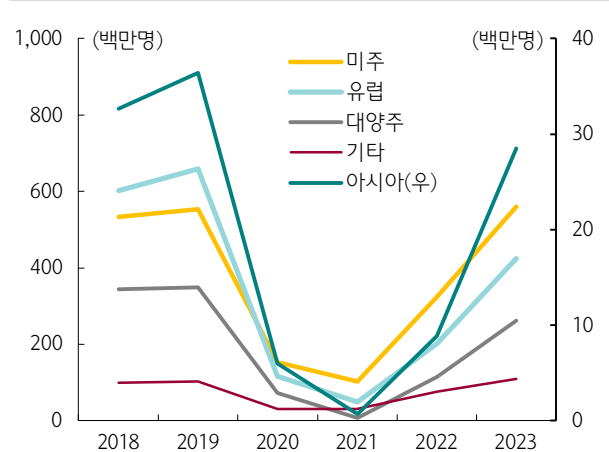
- 엔저(低) 현상으로 일본 노선의 관광 수요가 꾸준히 유입되었고, 동남아 노선도 관광 수요가 증가함에 따라 항공사는 주요 노선의 복항 및 공급 확대에 주력
 - 한편 중국은 '23년 8월 단체관광 재개 및 여행환경 개선에도 불구하고 수요 회복은 미진
- 엔데믹 기조에 따라 북미, 유럽, 호주 등 중장거리 여행 수요도 역시 증가하는 추세를 보이고 있으며 이에 따라 항공사들은 해당 노선의 증편 및 운항 확대를 추진

그림7 | 해외 - 국내 여행 경비 비교



자료 : 컨슈머인사이트

그림8 | 대륙별 국내 항공 여객수 추이

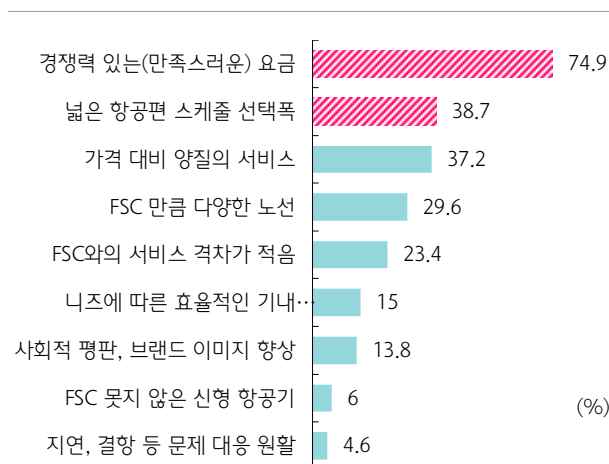


자료 : 항공정보포털시스템

2. 항공사간 경쟁 심화로 소비자는 항공권 가격과 운항 스케줄에 주목

- 소비자 대상 LCC의 경쟁력 요소로 항공권 가격과 다양한 운항 스케줄이 부각
 - FSC의 경우 합병 이후 국내 단일 FSC가 되므로 외항사와의 경쟁이 주를 이룰 것으로 예상되며 수하물 분실 응대, 부대 서비스(예 : 라운지, 마일리지) 등 서비스 경쟁력이 중요해질 것으로 판단
 - 국내 LCC 시장은 통합 LCC의 주도하에 제주항공, 티웨이항공 등이 경쟁하며 소비자 선택이 다양해질 것으로 기대되는 가운데, LCC 선택시 우선되는 기준은 ‘가격 경쟁력’(74.9%, 중복응답)으로 분석
 - 국내 LCC가 성장을 하게 된 요인으로 경쟁력 있는 요금을 꼽고 있어 합리적인 가격이 LCC 선택의 가장 큰 요인으로 분석(트렌드모니터, 2018)
 - 그러나 최근 FSC와 LCC의 중복 노선에서 LCC의 가격 수준이 소비자의 기대에 미치지 못하는 양상을 보이고 있어 FSC 대비 가격 경쟁력 강화할 필요
 - 통상적으로 소비자는 LCC 항공권 가격이 FSC 대비 약 38% 저렴할 것으로 기대하고 있으나, 성수기의 경우 가격차이가 10% 전후에 불과하고 비수기에도 20% 내외
 - 또한 항공편 스케줄의 선택 폭(38.7%)이 넓어졌고, 가격 대비 양질의 서비스 (37.2%)를 제공하며, 운항노선이 국내 대형 항공사에 못지않게 다양한 점도 선택 요인으로 작용

그림9 | LCC 선택 요인



주 : 중복 응답 허용
자료 : 트렌드모니터 (2018)

표5 | LCC 소비자 만족도 조사

(단위 : 점/5점척도)

구분	종합 만족도	3대부문 만족도				포괄적 만족도		
		서비스 품질	서비스 상품	서비스 체험		전반적 만족도	기대대비 만족도	이상대비 만족도
제주항공	3.59	3.53	3.67	3.56	3.36	3.65	3.75	3.59
진에어	3.55	3.49	3.63	3.51	3.31	3.61	3.72	3.55
티웨이항공	3.52	3.45	3.60	3.47	3.27	3.59	3.70	3.56
에어부산	3.57	3.50	3.64	3.53	3.33	3.64	3.71	3.60
평균	3.56	3.49	3.64	3.52	3.32	3.62	3.72	3.58

자료 : 한국소비자원 (2024)

- 항공 서비스 후기에 긍정적 영향을 미치는 요소는 좌석 편의성, 승무원 친절도, 기내식 등이며, 부정적 영향을 미치는 요소는 스케줄 변동, 수하물 분실 등
 - 국내 빅데이터 분석업체의 항공사 이용 후기 리뷰 분석에 따르면, 좌석간 넓이, 서비스 만족도, 기내 쾌적도 등이 이용객들에게 긍정적 인식을 제공(텍스툼, 2023)
 - 반면, 주로 미흡한 고객 대응이나 심야시간으로 구성된 운항 스케줄, 또는 잦은 결항이나 수하물 분실 등이 부정적 영향을 미침 (텍스툼, 2023)
- FSC 브랜드 가치에 따른 긍정 반응이 높은 가운데 에어프레미아 선호도 이례적
 - 주요 항공사 대상 감성분석 결과, 에어프레미아의 긍정 비율(83.8%)이 가장 높았으며 뒤를 이어 대한항공(76.4%), 아시아나항공(70.7%), 티웨이항공(70.3%) 순
 - 에어프레미아는 신생 항공사임에도 불구하고 신형 항공기 도입과 양질의 서비스를 제공하며 긍정적인 반응이 높았던 반면, 아시아나는 대한항공과의 합병 절차가 장기화되면서 적극적인 서비스 개선이 어려워 부정적인 반응이 다소 높게 나타남

그림10 | 항공 서비스 이용에 대한 이용자 빅데이터 분석 결과

비행 탑승에 관한 대중들의 반응은?

긍정 69.6%

- # 비행기가 **좌석간의 거리가 상당히 넓어** 좋아하는...
- # 승무원 분들도 **친절**하고, **기내식도 괜찮**아서 다음에 또 이용할 생각이 있다
- # 승무원들도 친절하고, **비행기 안도 쾌적**

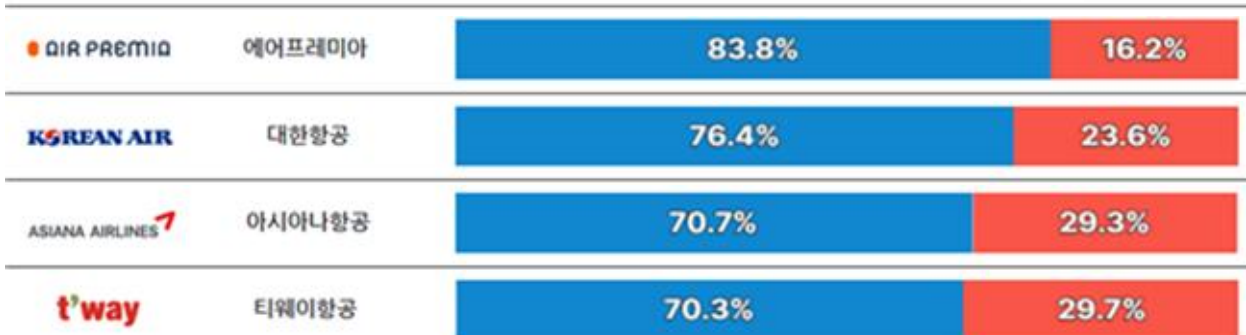


부정 30.4%

- # 항공사의 **태도, 의사결정 프로세스, 안내 등이 다 엉망**입니다
- # 항공 **스케줄이 매우 별로**예요
- # 마음대로 **날짜 변경**하고, 하루 전에 **결항**되고 **수하물 분실**은 기본이고...

주요 항공사에 대한 감성 반응은?

■ 긍정 ■ 부정



주 : 2022.10~2023.10 1년간 항공사 후기 합산
자료 : TEXTOM

[참고] 국내 소비자들의 항공사 인식

- 운항 스케줄과 정시성, 좌석 편의성 등이 긍정적 영향을 미치는 요소로 작용하는 반면, 노후 기재, 협소한 좌석 등 시설 관련 부분이 부정적 영향을 미침

그림11 | 항공사별 후기 분석

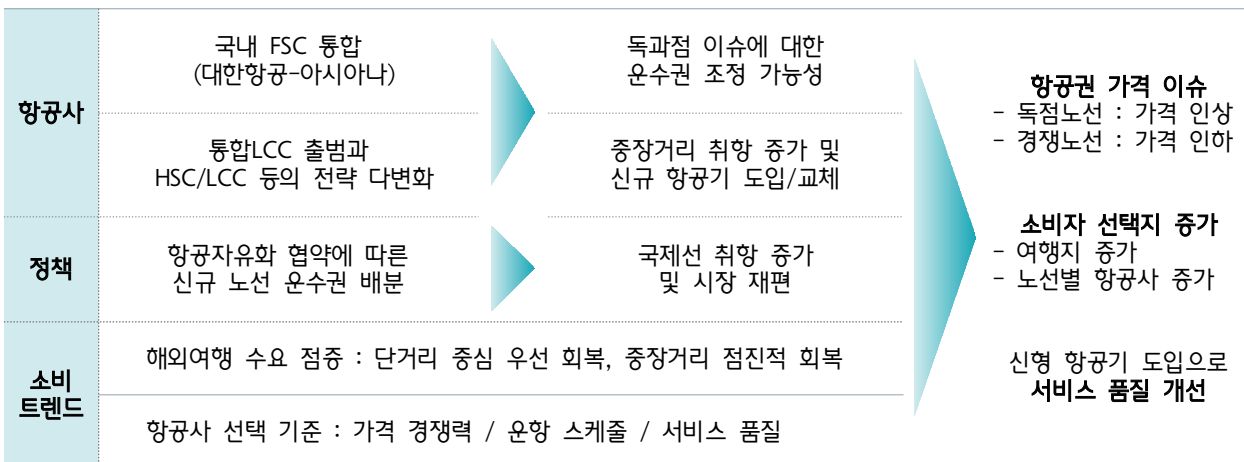
1. 대한항공	2. 아시아나항공
 # 승무원분들 모두 친절하셨고 기내식도 만족했던 # 프레스티지 스위트 정말 프라이버시가 잘 보호되고, 다니기도 편해서 맘에 듭니다. # 대한항공 일처리가 너무너무 느려서 속 뒤집어지는줄....	 # 아시아나 항공은 확실히 비행 변경시간이 잘 없고, 스케줄에 맞게 운행이 되는.. # 기내식이 다 맛있었음, 이코노미도 불편하지 않았음. # 아시아나 항공은 기종이 오래돼서 이러한 불편 한점이 있다고
3. 에어프레미아	4. 티웨이항공
 # 비행기가 쾌적하고, 승무원분들이 친절하세요. # 에어프레미아 이코노미석 진짜 간격 넓죠? # 신생 항공사로 더욱 좋은 가격과 서비스에 만족 # 비행시간이 별로임 새벽 비행기가 대부분	 # 쾌적하고 요금이 매우 저렴해서 가성비 아주 좋음 # 포켓몬스터랑 콜라보했는지 비행기 패키징도 포켓몬 스티커처럼 붙여있어서 재밌었어요. # 생각보다 좌석이 좁아서 아쉬웠어요

주 : 2022.10~2023.10 1년간 항공사 후기 합산
자료 : TEXTOM

III. 항공산업의 변화가 소비자에 미치는 영향

- 국제선 취항지 증가 및 운수권 조정 등에 따라 대다수 노선에서의 항공사간 경쟁이 심화되면서 전반적인 항공권 가격 인하와 소비자 선택지 확대가 예상
 - 운수권 배분 등을 통해 既 독점 노선에 대한 항공사간의 경쟁을 촉진하여 항공권 가격 하락 효과에 따른 소비자 편익이 증대할 것으로 기대
 - 통합 LCC와 기존 LCC 간의 경쟁 심화로 인해 경쟁 노선의 항공 요금이 낮아지면서 소비자에게 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대
 - 단, 운수권 조정 후에도 통합 항공사의 독점적 지위가 유지되는 노선의 항공료 인상 우려
 - 신규 취항지 증가에 따라 LCC들의 신규 시장 진출 확대가 예상되며, 소비자의 여행지 선택지가 증가하면서 신규 취항지에 대한 국제 여객 수요 창출이 기대
 - 항공자유화협정 체결국이 70여개국으로 확대될 경우 취항지 증가에 따라 항공사의 진출 가능한 시장 영역이 확장되는 한편 신규 여행지 증가에 따라 관광 수요가 증가
- 서비스 품질 경쟁 및 신형 항공기 도입에 따라 소비자 편익 증가 기대
 - 항공사간 서비스 품질 경쟁이 심화되면서 기내 엔터테인먼트, 무료 기내식, 무료 수하물, 넓은 좌석 간격 등의 소비자 유인 요소가 강화될 것으로 예상
 - 한편, 항공사간 통합 및 노선 변화 등에 따른 기재 도입 전략이 변화하고 있는데, 중장거리 노선 운항을 위한 대형 항공기 도입으로 좌석 편의성이 개선되는 등 객실 서비스 품질 향상에 따른 소비자 편익 증가가 기대

그림12 | 국내 항공산업 생태계 변화가 소비자에 미치는 영향



자료 : 하나금융경영연구소

[참고문헌]

공정거래위원회(2022), “대한항공-아시아나항공 기업결합 심사결과”

대한민국 정책브리핑(2024), “’24년 하계 국제선 최대 주4,528회, 코로나-19 이전 대비 98% 회복 예상”

유진투자증권(2024), “항공 운송 : 돌아온 여행의 민족”

이베스트투자증권(2021), “리오프닝 그리고 항공산업 재편”

컨슈머인사이트(2024), “2023-24 국내·해외 여행소비자 행태의 변화와 전망”

컨슈머인사이트(2023), “국내여행비의 8배 가까운데 해외여행 가는 이유는?”

텍스툼(2023), “[마케팅리서치] 국내 소비자를 사로잡은 주요 항공사는 어디?”

트렌드모니터(2018), “‘저비용 항공사(LCC)’의 성장과 함께 소비자 선택권 넓어진 ‘항공기’ 이용”

한국소비자원(2024), “저비용 항공사 서비스 비교조사”

각사 IR 자료

항공정보포털시스템

하나Knowledge⁺

04538 서울특별시 중구 을지로 66 (을지로 2가, 하나금융그룹 명동사옥 8층)

TEL 02-2002-2200

e-mail hanaif@hanafn.com

<http://www.hanaif.re.kr>



하나금융경영연구소



카카오톡 채널 추가하는 방법

카톡 상단 검색창 클릭 → QR코드 스캔 → 채널 추가

