



항공업계의 위기

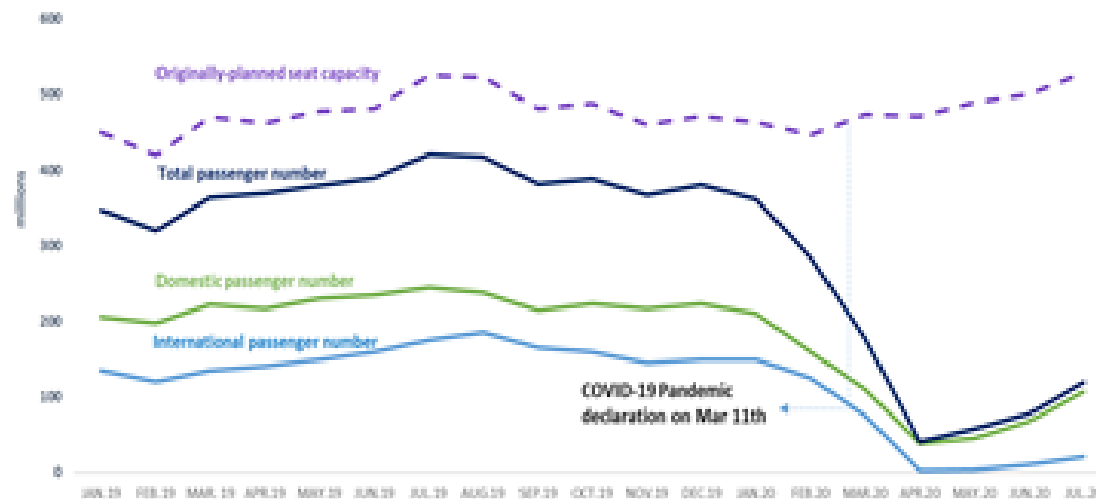
허희영(한국항공대 경영학부)

1. 항공업계 COVID-19 현황과 전망

코로나19가 세계 항공 업계에 미친 영향

- 2020년 1월~9월 전 세계 사업중단 항공사 43개사
- 2020년 세계 항공업계 매출 감소 : USD838b (2019) → USD419b (2020)
- 2020년 세계 항공업계 손실액 : USD84.3b

출처 : CAN Insider / 2020. 07. 17



공항분야 (ACI)

Passenger traffic : 60% 감소
공항매출 : USD104.6 Billion 손실

항공 분야 (IATA)

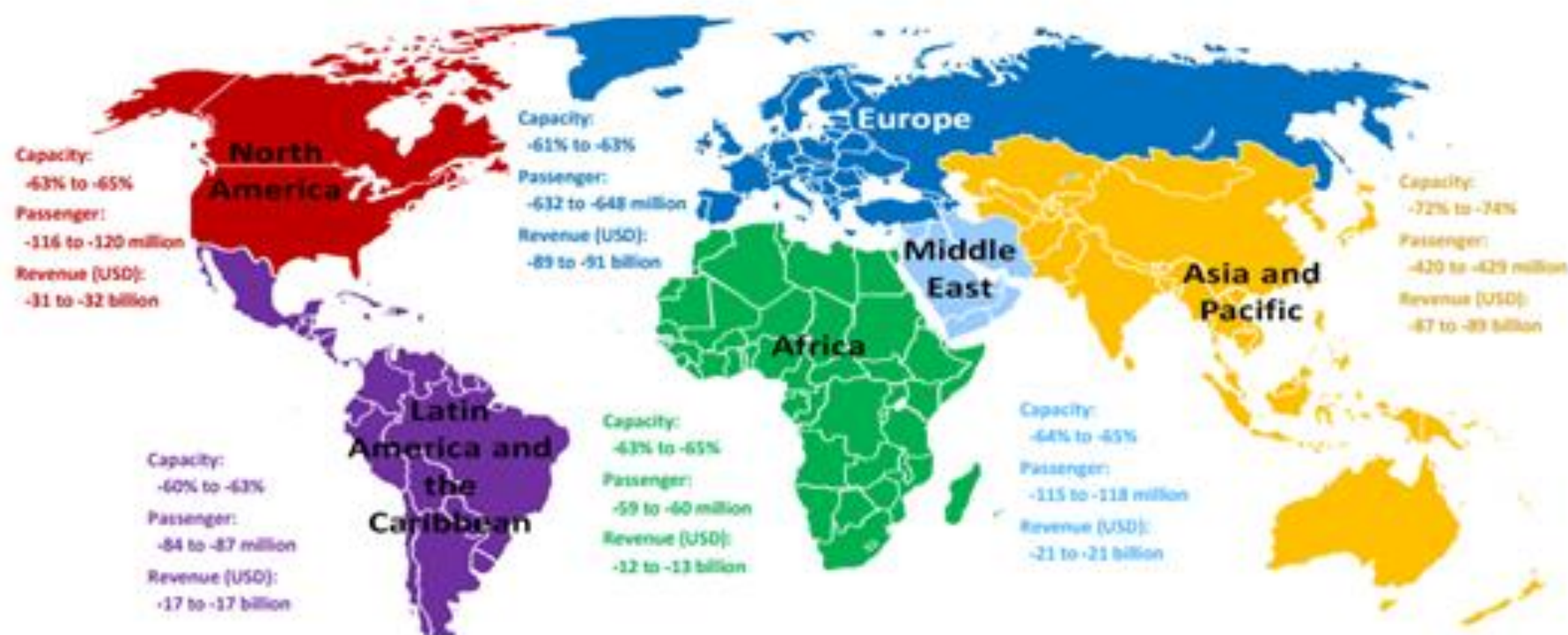
Revenue Passenger
Kilometers (RPKs) : 64.7% 감소

관광 분야 (UNWTO)

관광객 지출 USD1,170 Billion 까지
감소

2020년 국제선 여객 및 매출 변화

- 여객수요는 전반적으로 전년대비 59%~62% 감소하고, 무역거래량이 13%~32% 감소함에 따라 세계경제 규모는 4.9%~5.2% 축소 예상 (2020년)



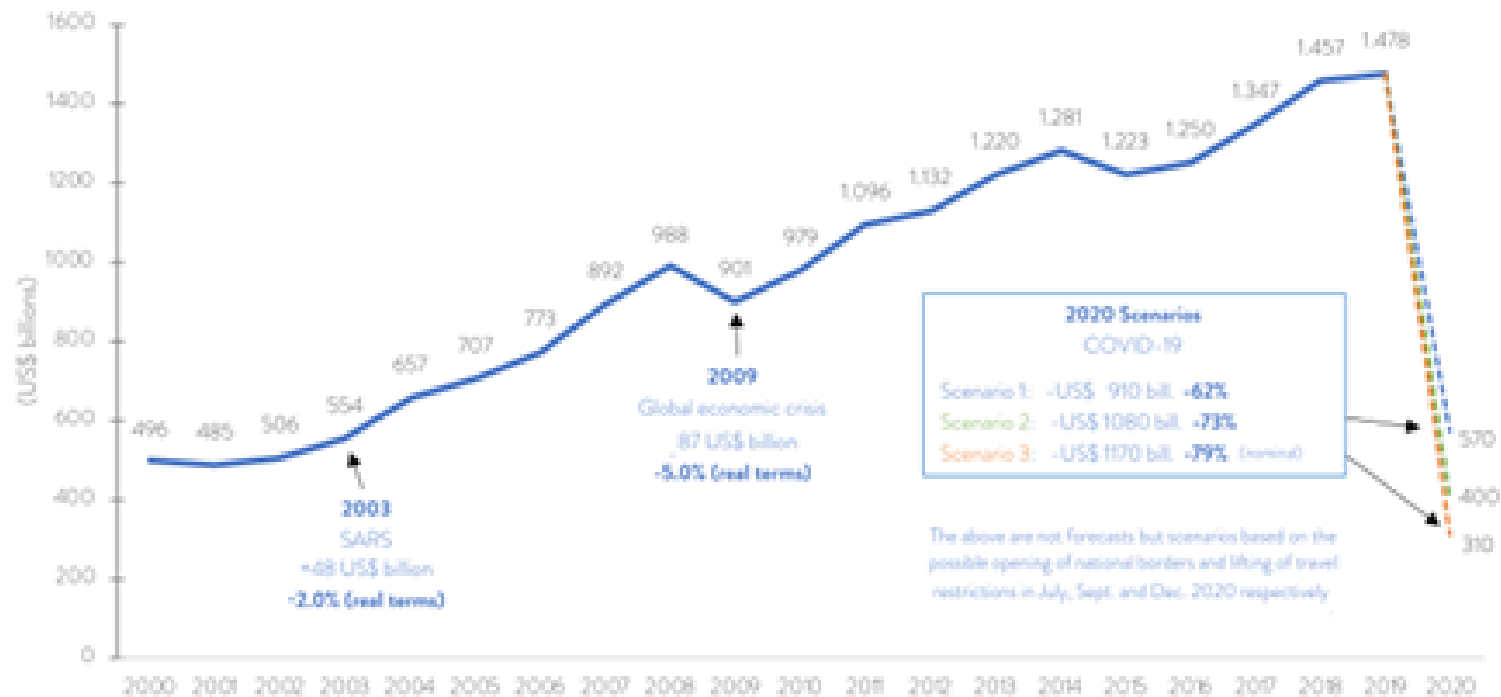
출처 : ICAO (국제민간항공기구, 2020.10.8)

코로나19가 세계 관광 업계에 미친 영향

- 글로벌 관광시장 규모는 코로나로 인해 약 20년 후퇴

INTERNATIONAL TOURISM RISKS RETURNING TO LEVELS OF 20 YEARS AGO

International tourism receipts, 2000-2019 and scenarios for 2020 (US\$ Billions)



출처 : UNWTO (세계관광기구)

코로나19 발생 이후 항공업계의 대응

국내 항공사

- 운영노선 감축 : 대한항공 총 99개 노선 운항중단, 감축 (2020년 3월)
- 고용인원 감원 : 1) 제주항공 : 기간산업안정기금 신청
2) 대한항공 : 기간산업안정기금 신청예정
3) 이스타항공 : 직원 605명 정리해고 예정
4) 제주항공, 진에어, 티웨이, 에어부산11월 LCC 업계 무급휴직 돌입

ICAO

- 항공 회복 태스크 포스 위원회 (CART) 수립
- 안전 운영 방침 강화
- 여객 운송 활성화 방안 모색
- 경제 분석과 수요 예측 정보 제공

IATA

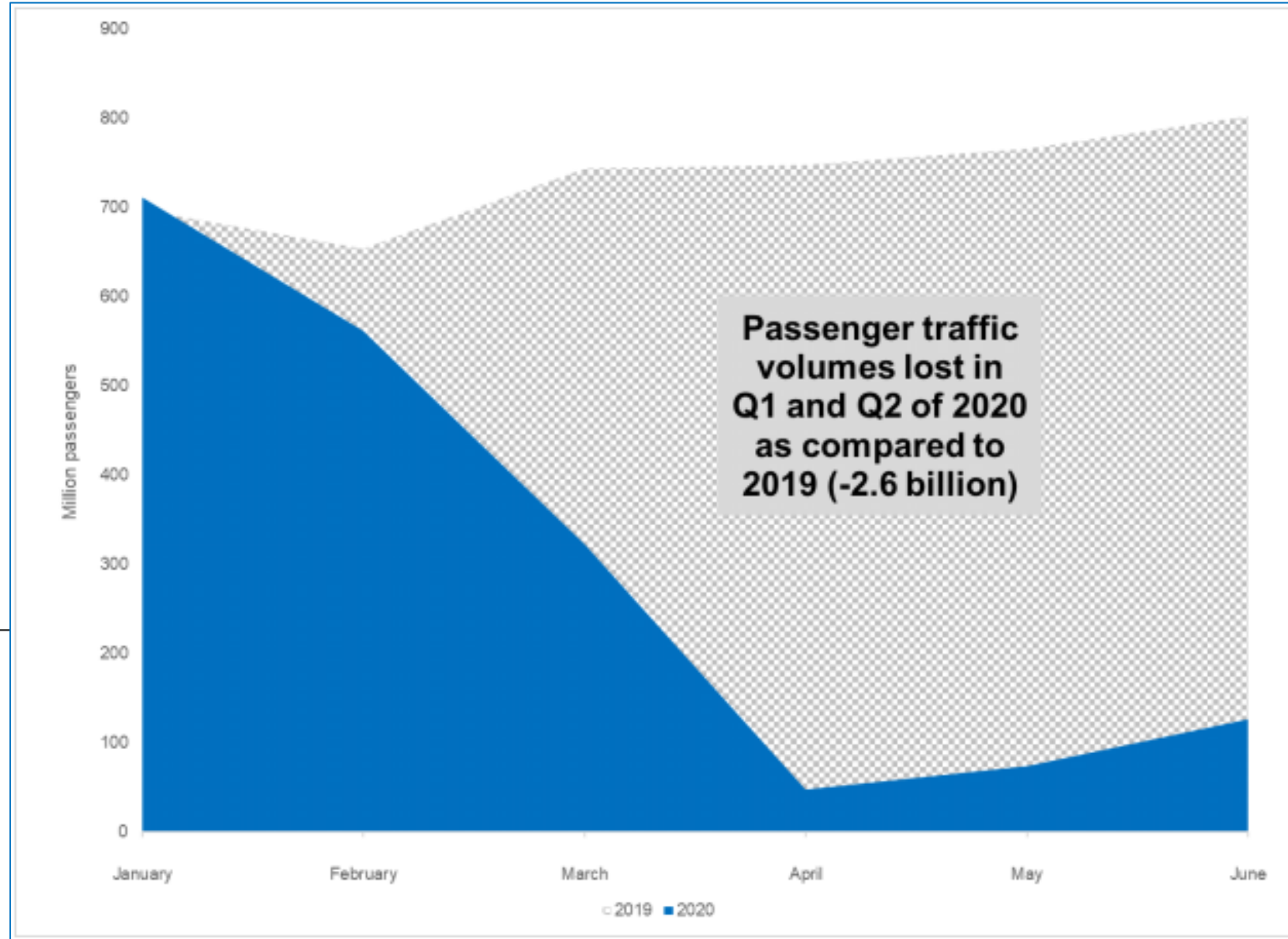
- 글로벌 항공산업 회복을 위한 입출국 절차 연구
예) 출국 승객을 위한 코로나19 검사 방법 모색 → 음성 판정 승객은 도착지에서 격리면제 (ICAO, 보건당국과 협력)

정부지원

- 항공업계 금융 지원
- 고용안정 지원 (8.20 고용정책심의회 발표)
- 공항시설 사용료 등 감면 연장 → 최대 5,081억원 추가 감면

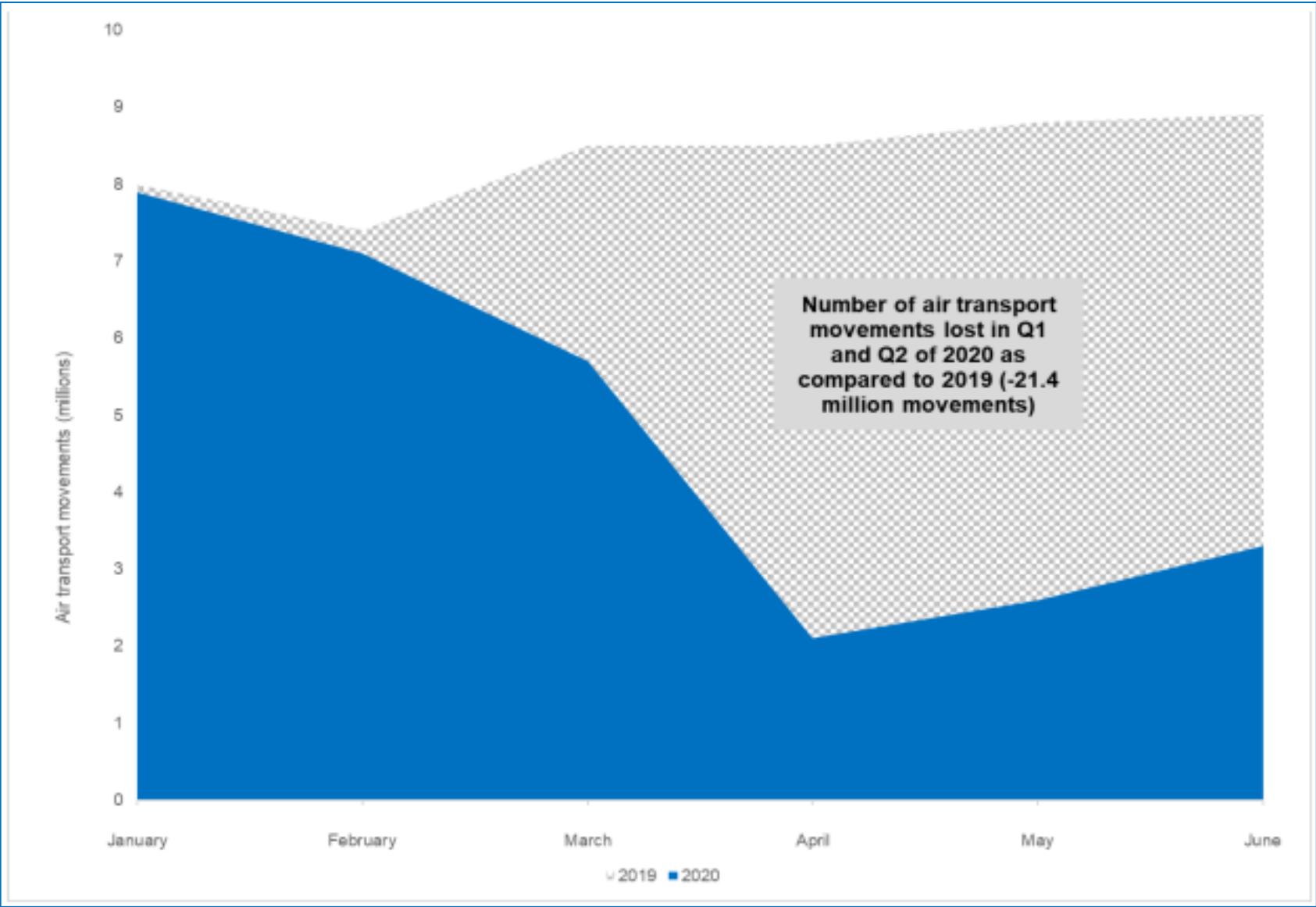
여객운송 운송량의 변화

(단위:백만 명)



화물 운송량의 변화

(단위:백만 톤)



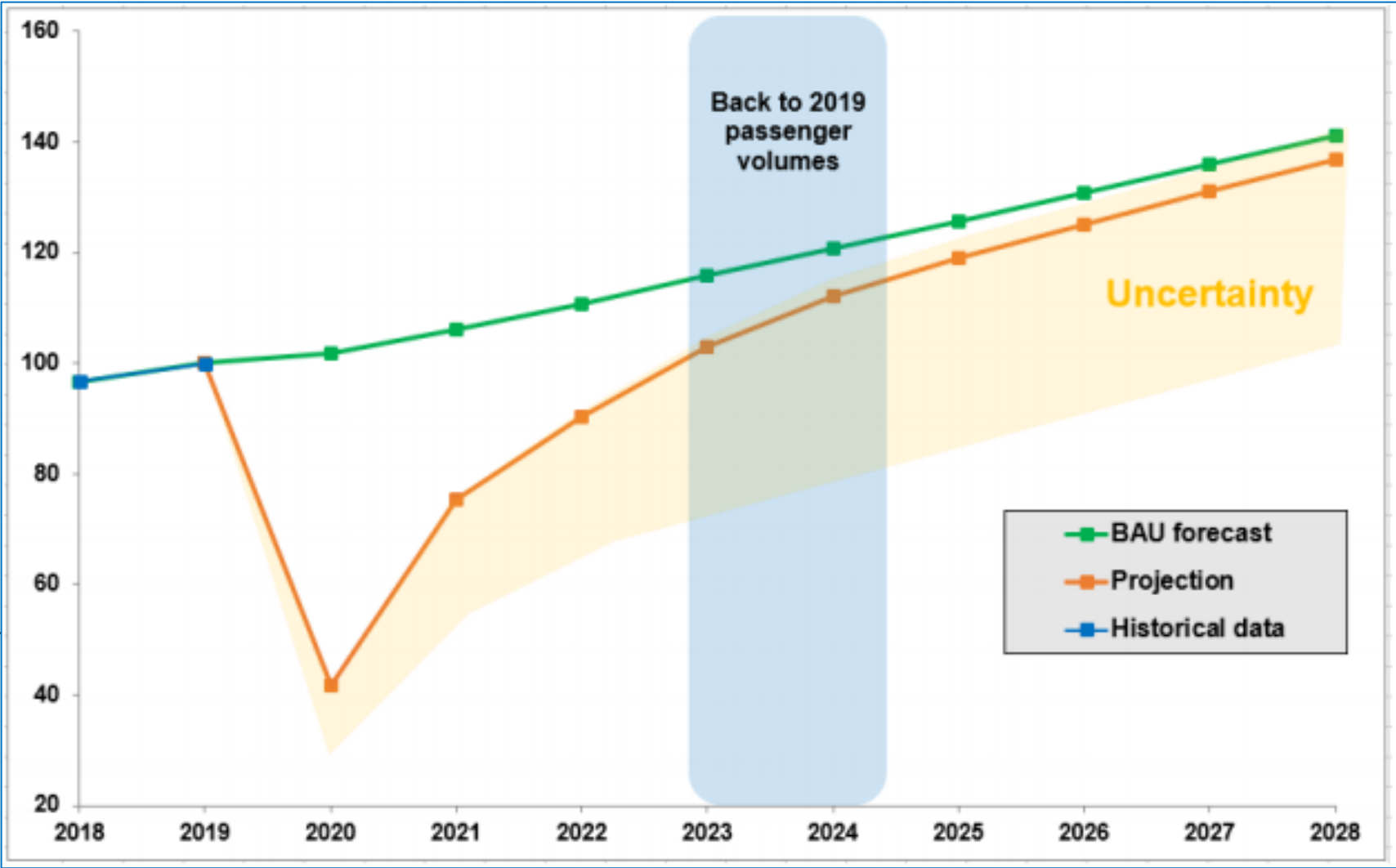
항공업계 인력 운용 현황(2020. 9. 30 현재)

(단위:백만 명)

	인력조정 인원	9월 4주차	9월 2주차
1. 대한항공	9,598명 (현원 대비 51%)	◦ 유급휴직 : 9,018명 ◦ 무급휴직 : 502명 ◦ 임금삭감 : 78명(임원)	◦ 유급휴직 : 9,099명 ◦ 무급휴직 : 495명 ◦ 임금삭감 : 78명(임원)
2. 아시아나	8,205명 (현원 대비 91%)	◦ 유급휴직 : 2,578명(~8월) * 통상임금 70%에 합의한 직원 ◦ 무급휴직(15일) : 5,588명 ◦ 임금삭감 : 39명(임원)	◦ 유급휴직 : 2,668명(~8월) * 통상임금 70%에 합의한 직원 ◦ 무급휴직(15일) : 5,583명 ◦ 임금삭감 : 39명(임원)
3. 제주항공	2,235명 (현원 대비 73%)	◦ 유급휴직 : 2,011명 ◦ 단축근무 : 206명 ◦ 임금삭감 : 18명(임원)	◦ 유급휴직 : 1,953명 ◦ 단축근무 : 256명 ◦ 임금삭감 : 18명(임원)
4. 진에어	873명 (현원 대비 46%)	◦ 유급휴직 : 807명 ◦ 무급휴직 : 59명 ◦ 임금삭감 : 7명(임원)	◦ 유급휴직 : 892명 ◦ 무급휴직 : 57명 ◦ 임금삭감 : 7명(임원)
5. 에어부산	936명 (현원 대비 70%)	◦ 유급휴직 : 846명 ◦ 무급휴직 : 42명 ◦ 임금삭감 : 48명(임원급)	◦ 유급휴직 : 857명 ◦ 무급휴직 : 40명 ◦ 임금삭감 : 48명(임원급)
6. 이스타항공 (휴업)	1,427명 (현원 대비 85%)	◦ 유급휴업 : 1,427명	◦ 유급휴업 : 1,427명
7. 티웨이항공	1,266명 (현원 대비 65%)	◦ 유급휴직 : 984명 ◦ 무급휴직 : 22명 ◦ 단축근무 등 : 260명	◦ 유급휴직 : 964명 ◦ 무급휴직 : 22명 ◦ 단축근무 등 : 249명
8. 에어서울	394명 (현원 대비 85%)	◦ 유급휴직 : 382명 ◦ 무급휴직 : 9명 ◦ 임금삭감 : 3명(임원급)	◦ 유급휴직 : 382명 ◦ 무급휴직 : 8명 ◦ 임금삭감 : 3명(임원급)
9. 에어인천	-		
10. 플라이강원	142명 (현원 대비 60%)	◦ 유급휴직 : 142명	◦ 유급휴직 : 142명
계	25,076명 (현원 대비 65%)		

자료 : 한국항공협회

글로벌 항공여객 수요 전망



[첨부] 국제선 항공사별 운항편수('19년 12/1~12/31 운항 기준)_계속

■ 국제선 항공사 별 운항편수 (19년 12/1~12/31 기준)

(기준: 월/편, 출처: 에어포털)

노선	7C	TW	LJ+BX+RS	KE+OZ	LJ+BX+RS KE+OZ	LJ	BX	RS	KE	OZ	합계
일본	1,141	704	1,198	3,114	4,312	528	386	284	1,802	1,312	6,157
중국	513	143	424	3,904	4,328	80	300	44	2,003	1,901	4,984
중화	631	383	636	926	1,562	186	388	62	528	398	2,576
동남아	1,513	1,174	1,935	2,878	4,813	1,111	500	324	1,690	1,188	7,500
대양주	488	255	320	352	672	196	62	62	193	159	1,415
러시아/몽골	62	0	44	140	184	0	44	0	114	26	246
합계	4,348	2,659	4,557	11,314	15,871	2,101	1,680	776	6,330	4,984	22,878

■ 국제선 항공사 별 운항편수 점유비 (19년 12/1~12/31 기준)

(기준: 주/편, 출처: 에어포털)

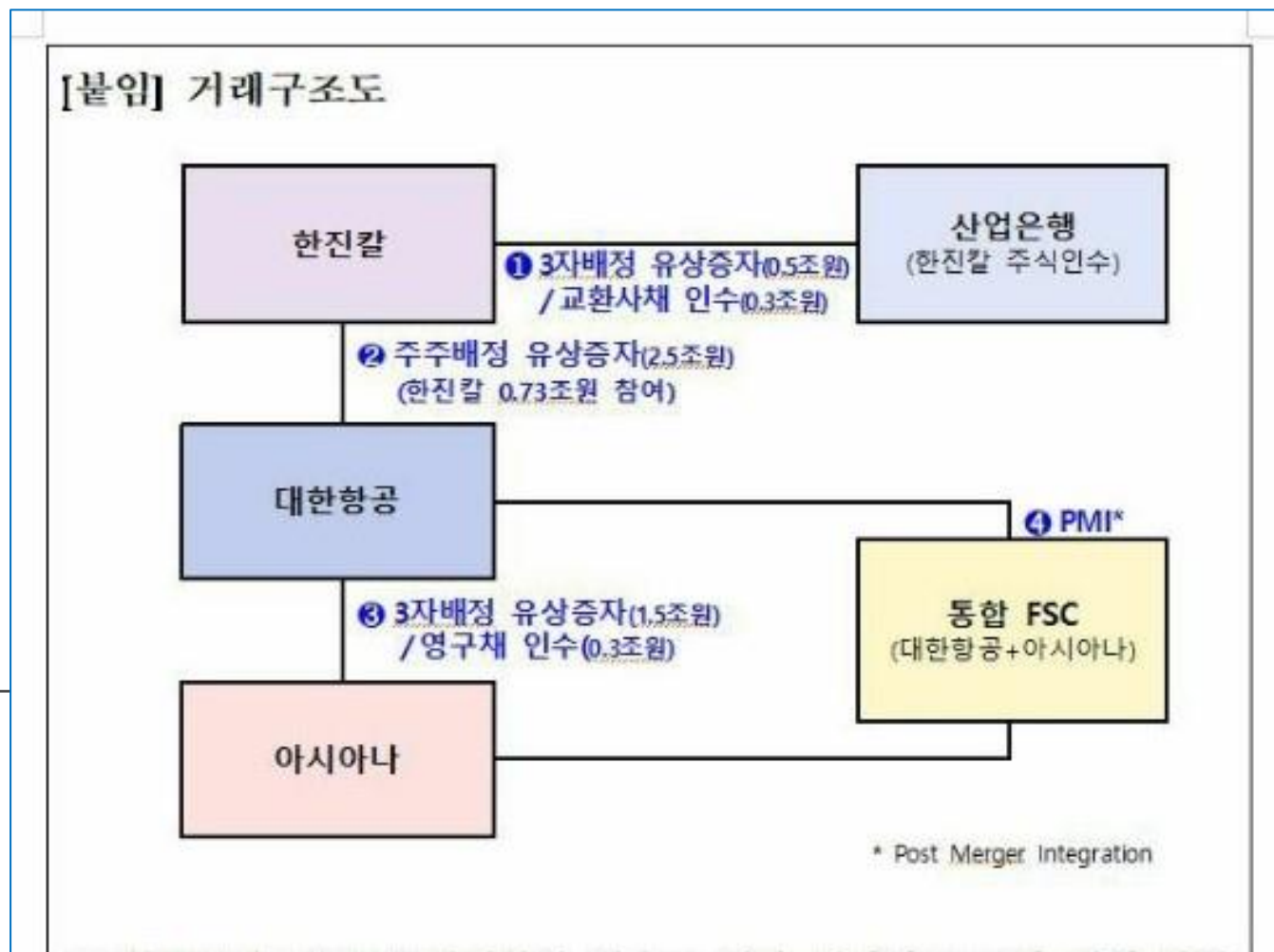
노선	7C	TW	LJ+BX+RS	KE+OZ	LJ+BX+RS KE+OZ	LJ	BX	RS	KE	OZ	합계
일본	18.5%	11.4%	19.5%	50.6%	70.0%	8.6%	6.3%	4.6%	29.3%	21.3%	100.0%
중국	10.3%	2.9%	8.5%	78.3%	86.8%	1.6%	6.0%	0.9%	40.2%	38.1%	100.0%
중화	24.5%	14.9%	24.7%	35.9%	60.6%	7.2%	15.1%	2.4%	20.5%	15.5%	100.0%
동남아	20.2%	15.7%	25.8%	38.4%	64.2%	14.8%	6.7%	4.3%	22.5%	15.8%	100.0%
대양주	34.5%	18.0%	22.6%	24.9%	47.5%	13.9%	4.4%	4.4%	13.6%	11.2%	100.0%
러시아/몽골	25.2%	0.0%	17.9%	56.9%	74.8%	0.0%	17.9%	0.0%	46.3%	10.6%	100.0%
합계	19.0%	11.6%	19.9%	49.5%	69.4%	9.2%	7.3%	3.4%	27.7%	21.8%	100.0%

※ LJ/BX/RS 특이 노선(운수권 혹은 SLOT 확보 우위 노선)

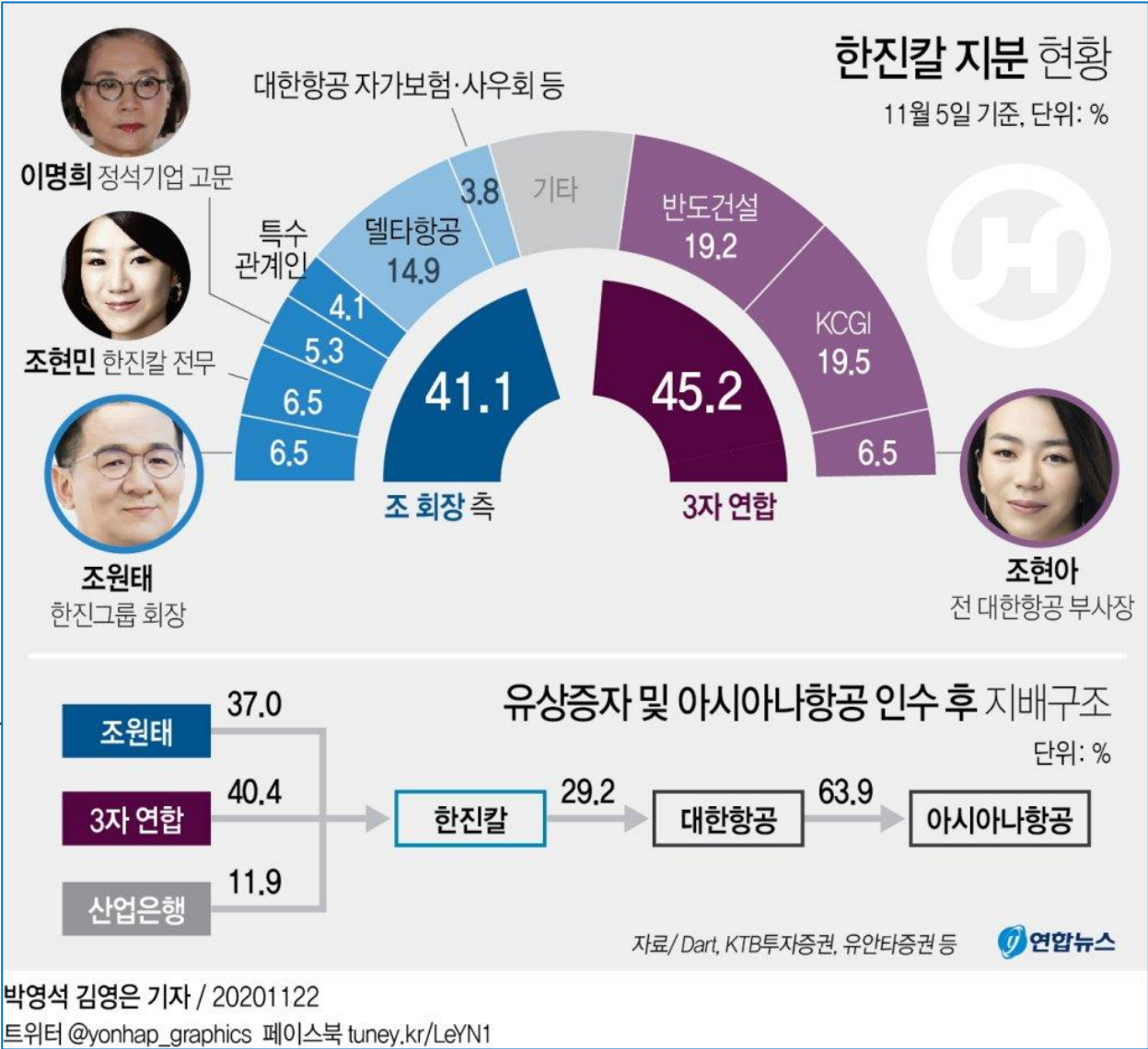
- 미주, 유럽 등 당사 보유 기종으로 운항할 수 없는 거리의 노선 제외

- ① LJ : 중국(제주-푸둥/시안), 중화(인천-타이베이), 동남아(인천-조호로바루/푸켓)
- ② BX : 중국(인천-닝보/선전, 부산-시안/연길), 몽골(부산-울란바토르)
- ③ RS : 중국(인천-린이/장가계)

2. 항공업계 재편: 대한항공 -아시아나 항공 M&A



산은의 금융지원과 한진칼의 지배구조 변동(예상)



■ 항공업계 구조조정의 배경

□ **아시아나항공의 심각한 재무적 부실(부채비율 2,300% & 자본잠식 55%)**

□ **산은의 고민과 선택(기안기금 포함 총 채권 5.7조원)**

- ☞ 구조조정 후 재매각 추진 → 매각실패(HDC 현산의 포기)의 반복 우려
- ☞ 세금으로 부실기업 생존을 유지 → 대우조선해양 사례
- ☞ 시장논리에 따름 → 이스타항공 사례
- ☞ 업계 내의 M&A → 해외사례 벤치마킹

□ **대한항공의 인수 효과(Size Effect)**

- ☞ 규모의 경제 → 가격경쟁력, 시장지위 등에 의한 시너지 효과
- ☞ 시장 독과점에 대한 검토 → 통신3사(5:3:2 시장구조), 기아·현대 M&A 사례
→ 교통의 대체수단 & 회생가능성 등의 검토.
- ☞ 글로벌 경쟁력 → 대표항공사 1國 1社 경쟁체제(FSC world market)
단, 미국과 중국 Big 3, 일본 2社 제제 예외
→ 대한항공-델타 Voint Venture 효과(밀도의경제 →태평양 노선)

■ M&A 쟁점 검토

쟁점1. 기업결합심사 및 독과점 논란

- 항공산업은 항공자유화 기조에 의해 사실상 경쟁제한이 없는 시장으로 해외기업결합심사에서 항공사간 기업결합을 관계당국이 불허한 사례는 확인되지 않음.
- 국제선 : 외항사의 점유율 33%, 양사의 인천공항 슬롯 점유율은 양사 합쳐 40% 수준 (대한항공 26%, 아시아나항공 14%).
- 국내선 : 양대 국적사의 국내선 점유비율은 지속적인 감소
- (아시아나항공의 회생가능성, 수요대체가능 수단 KTX에 대한 공정위의 판단)
- 현대-기아차의 기업결합 사례 : 피인수기업이 회생이 불가능하다 판단될 경우, 경쟁제한성을 따지지 않는다는 예외 규정을 적용.

쟁점2. 유상증자 및 가처분 논란

- ▪ 한진칼이 산업은행에 3자배정 유상증자를 추진하는 것은 상법, 자본시장법 등
- → '경영상 목적 달성의 필요'를 근거로 한 적법성 판단.
 - * 상법 제418조 및 자본시장과 금융투자업에 관한 법률 제165조의6
- ▪ 한진칼 정관에 의거 주주외의 자에게 이사회 결의에 의한 신주배정 가능성.
 - * 정관 8조 2항 : 발행 총 주식수의 100분의 30을 초과하지 않는 범위 내에서 긴급한 자금조달을 위하여 국내외 금융기관 또는 기관투자자에게 신주를 발행하는 경우
- ▪ 대법원 판례 "경영상 분쟁 상황이라도 경영상 필요가 인정되는 경우, 정관이 정한 범위 내에서의 3자배정 신주발행은 적법"
- ▪ 주주배정 유상증자를 실시할 경우 최소 2개월 이상 소요 → 긴급자금 수요 충족하지 못함.
효과적인 대안 선택 → 긴급자금 투입을 위한 적법한 절차

쟁점3. 기업특혜 vs. 산업경쟁력강화

- ▪ COVID-19 이전부터 부실화된 아시아나항공의 생존을 장담할 수 없는 상황에서 정부/채권단/회사의 선택.
- ▪ 개별 기업 차원의 구조조정이 아닌 국내 항공산업 전반의 구조조정을 통한 글로벌 경쟁력 강화 차원의 선택.
- 글로벌 상위 5개 항공사(2019년 매출기준) 모두 대형 인수합병로 mega-carrier로 변신.
 - 항공산업 경쟁력 강화
 - * Delta-Northwest(2008), American-US Airways(2013), United-Continental(2010), Lufthansa-Swiss/Austrian(2005, 2009), Air France-KLM(2004)

4. 운임인상 vs. 소비자편익

- ▪ 국제선 항공운임은 항공협정으로 상한선이 결정되며, 상한선 내에서 다양한 가격으로 판매.
- 외항사가 30%대의 점유율을 보이는 치열한 국제선 시장상황 하에 운임인상을 시행할 경우 승객이 타 항공사로 이동하게 되어 독점이윤이 제한적임.
- ▪ 양사가 합병으로 다양한 스케줄 제공이 가능해지고 중복투자 제거 통한 비용 절감으로 신규노선을 개설 가능 → 소비자 편익에 긍정적 효과
- ▪ 경쟁적 환경에서는 국적사 단독 운임인상은 불가능한 구조가 바람직함

5. 고용유지

- ▪ 대한항공은 인위적인 구조조정의 경험이 없음. 고용유지에 대한 산은과의 합의 이행이 중요.
- (자회사 포함)
- ▪ 직접부문 인력은 신규노선 개척 및 전환배치 등을 통해 활용 가능하며, 간접 부문의 경우 중복인력이 있으나 정년퇴직 및 자발적퇴직 등 인위적인 구조조정 없이 자연감소인력(대한항공 연간 1,000명 수준)으로 해결 가능 → 인위적 구조조정 우려 없음(대한항공 입장문)

쟁점6. 규모의 경제

- 2000년대 초반 유럽을 시작으로 미국까지 항공사들의 경쟁력 확보 및 규모의 경제 실현 위해 항공사 통폐합 움직임이 활발히 진행되어 왔으며 코로나 사태로 항공사들의 경쟁력이 약화된 상황에서 항공사들간의 통폐합이 활발히 진행될 것으로 예상됨.
- 중복노선 스케줄 조정에 따른 고객 편의제고, 운항승무원의 교육 일원화, 인천공항 점유율 강화를 통한 환승 경쟁력 제고 등 규모의 경제 실현 통한 수익성 개선 가능.
- 기재/노선의 효율적 운영, 항공기 리스비용 절감, 기존 투자시설 공동사용, 조직효율화 등 비용 감축 통한 시너지 창출 기대.

※ 해외 주요 항공사 합병사례

- 미 국 :Delta-Northwest(2008), United-Continental(2010), Southwest-AirTran(2011), American-US Airways(2013)
- 유럽:Air France-KLM(2004), Lufthansa-Swiss International(2005) / Austrian(2009), British-Iberia(2010)

7. 마일리지

- 마일리지 통합에 따른 사용처 증가를 통한 소비자 편익증대 기대.
 - 아직 구체적인 이야기를 할 수 있는 단계는 아니며 실사를 통해 합리적으로 통합 비율이 결정될 것.
 - 소비자 편익에 긍정적 효과 기대
-

감사합니다.