

우리나라 항공사의 현황과 경쟁력 강화방안

허 종*

〈 목 차 〉

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| I. 서론 | V. 우리나라 항공사의 노선망과 강화대책 |
| II. 우리나라 항공사의 일반현황 | VI. 우리나라 항공사의 재무구조와 수익성 |
| III. 우리나라 항공사의 원가경쟁력 강화방안 | VII. 요약 및 결론 |
| IV. 우리나라 항공사의 제휴추진방향 | |

I. 서론

우리나라 항공사의 국제선 운송실적은 75억6,800만 톤-km로 세계 6위, 여객 운송실적은 334억2,200만 인-km로 세계 9위 수준이다(1994년 기준). 우리나라의 항공운송시장과 국적항공사들은 인식하지 못하는 사이에 세계 상위 수준으로 성장하였으며 향후 우리나라 항공운송시장의 성장율이 항공 선진국보다 높을 것으로 예상되는 만큼 미래에는 세계시장에서의 비중이 더욱 커질 것이다.

이 글에서는 우리나라 항공사의 현황을 살펴보고 문제점을 제기한 후 향후 발전 방안을 제시하고자 한다. 제2장에서는 우리나라 항공사의 일반 현황을 간략하게 살펴보고, 제3장에서는 우리나라 항공사의 가격 경쟁력 현황을 외국 항공사와 비교하여 평가한 뒤 경쟁력 강화방안을 논하며, 제4장에서는 우리나라 항공사의 제휴현황과 향후 추진방향, 제5장에서는 우리나라 항공사의 노선망 현황과 강화방안을 제시하며, 제6장에서는 우리나라 항공사의 수익성 저하 원인을 재무구조 현황을 통하여 분석한다. 마지막으로 제7장에서는 전장까지의 분석을 요약하고 결론을 내린다.

* 교통개발연구원 물류항공연구실

II. 우리나라 항공사의 일반현황

우리나라의 정기 항공사는 대한항공과 아시아나항공 2개사가 있다. 1994년 12월 31일 기준으로 대한항공은 보유 항공기 97대(250석이상의 중·대형기는 72대), 종업원수 15,743명이며, 아시아나항공은 보유 항공기 33대, 종업원수 4,560명이다. 1994년의 총매출액은 대한항공이 37억9,040만 달러로 세계 18번째이며 1위인 American Airline의 약1/4수준이다. 아시아나항공은 10억400만 달러의 영업수입을 기록하여 세계 49위이다. 영업이익상으로는 대한항공이 3억3,850만 달러로 세계 10위, 아시아나항공이 9,670만 달러로 세계 31위이다(〈표-1〉참조).

〈표-1〉 우리나라 항공사의 일반현황(1994년)

항공사	항공기 (대)	종업원 (명)	매출액 (백만달러)	(전년비증가율)	영업이익 (백만달러)
대한항공	97	15,743	3,790	(13.1%)	338.5
아시아나항공	33	4,560	1,004	(61.2%)	96.7

자료: Airline Business 1995. 9.

1994년 우리나라 항공사의 운송실적은 중량킬로미터를 기준으로, 대한항공이 65억9,990만 톤 킬로미터로 세계 13위, 아시아나항공이 14억1,020만 톤 킬로미터로 세계 48위이다. 특히 대한항공은 화물 운송실적이 높아서 1994년에 40억3천만 톤 킬로미터를 운송하여 세계 5위를 기록하였다. 여객 운송실적은 대한항공이 1,894만명(296억1,790만 여객 킬로미터), 아시아나항공이 767만명(85억3,620만 여객 킬로미터)이다(〈표-2〉참조).

〈표-2〉 우리나라 항공사의 운송실적(1994년)

항공사	총운송실적 (백만킬로미터)	여객운송실적		화물운송실적 (백만톤킬로미터)
		여객수(만명)	백만여객킬로미터	
대한항공	6,599.9	1,894	29,618	4,030.0
아시아나항공	1,410.2	767	8,536	672.2

자료: Airline Business 1995. 9.

Ⅲ. 우리나라 항공사의 원가경쟁력 강화방안

본장의 내용은 캐나다 British Colombia대학의 엄태훈 교수와 Dr. Chunyan Yu의 최근 논문인 “세계 주요 항공사의 생산성 비교(A Productivity Comparison of the Worlds Major Airlines, 1996)”와 세계 주요 항공사의 원가 경쟁력 비교 연구(A Comparative Study of the Cost Competitiveness of the Worlds Major Airlines, 1995)의 자료와 분석 결과를 대한항공을 중심으로 재구성하여 논의하고 그 결과를 바탕으로 우리나라 항공사의 원가 경쟁력 강화 방안을 제시하고자 한다.

〈표-3〉 중요소생산성지수(1990년 대한항공을 기준으로 표준화)

항공사	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'92	'93	연평균 증가율(%)
American	123.006	120.462	119.884	20.809	115.607	113.526	121.387	125.780	0.32
United	122.197	126.705	127.977	120.925	120.116	119.191	123.006	132.370	1.14
Delta	101.850	111.792	110.405	113.526	108.671	109.364	110.636	119.191	2.25
Northwest	125.549	115.260	117.572	120.231	120.231	125.202	129.711	135.260	1.06
Continental	87.514	91.445	87.283	85.434	85.318	87.052	89.595	92.370	0.77
USAir	136.301	128.324	121.734	120.925	118.728	120.462	126.012	125.549	-1.17
Air Canada	95.838	93.757	94.682	95.376	96.532	88.092	90.867	98.266	0.36
Canadian	105.202	96.301	107.168	106.821	108.324	97.110	98.844	110.520	0.70
Japan Airlines	124.971	135.145	148.671	146.127	132.254	130.751	127.746	118.960	-0.70
All Nippon	-	-	84.277	85.087	89.942	92.370	91.792	83.815	-0.01
Singapore Airlines	136.879	134.104	139.884	146.358	143.353	144.971	155.029	147.283	1.05
Korean Air	88.786	88.786	87.630	97.803	100.000	103.468	115.838	131.329	5.59
Cathay	-	-	136.416	132.948	130.867	132.717	137.341	142.775	0.91
Qantas	101.734	106.474	115.145	116.532	107.630	123.699	136.994	149.711	5.52
Thai	60.809	70.405	75.376	80.694	79.538	75.838	77.341	82.659	4.39
Air France	95.607	105.087	105.318	104.971	105.549	98.266	99.884	115.838	2.74
Lufthansa	73.064	75.607	82.890	91.329	82.081	84.855	95.954	100.578	4.57
British Airways	86.474	93.179	95.723	97.457	93.988	97.919	110.173	114.798	4.05
SAS	75.376	75.029	77.110	79.538	85.665	77.225	83.699	89.480	2.45
KLM	112.717	120.578	125.087	125.665	121.734	122.890	126.590	-	1.93
Swissair	97.803	103.468	105.549	109.017	107.399	106.936	117.110	-	3.00
Iberia	86.474	87.514	88.671	86.358	82.312	79.075	88.324	95.723	1.45

1986년부터 1993년까지 세계 22개 주요 항공사의 총요소생산성지수(gross total factor productivity index: gross TFP index)를 1990년 대한항공 기준으로 표준화하면 <표-3>과 같다.

1986년부터 1993년까지 7년간 대한항공의 연평균 생산성 증가율은 5.59%로서 22개 표본 항공사 가운데 가장 높다. 생산성 순위면에서 대한항공은 1986년에는 17위였으나 1993년에는 Qantas, Singapore Airlines, Cathay에 이어 4위를 기록하였다. 연도별로 보면 1989년부터 생산성이 급격히 높아졌는데 외국 항공사들의 생산성이 1989년과 1990년 두 해에 걸쳐서 정체 또는 하락한 것에 비추어 보면 내부적 요인에 의하여 생산성이 증가한 것으로 판단되며 우리나라가 1989년부터 복수항공사에 의한 경쟁 체제로 돌입했다는 것과 무관하지 않을 것으로 보인다.

대한항공의 원가 경쟁력은 아주 우수한 편이다. 전술한 논문에서 항공사별 원가 격차의 분석 결과는 다음과 같다.

<표-4> 원가격차 분해결과 (1993년, American Airline기준 상하%)

항공사	원가격차 (1)	요소가격으로 인한 원가격차			여타요인으로 인한 원가격차(5)
		임금(2)	여타요소(3)	합계(4)	
North America					
American	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
United	2.6	0.8	1.2	2.0	0.7
Delta	28.0	4.4	0.5	4.9	23.2
Northwest	0.6	-0.3	2.8	2.5	-2.0
Continental	-19.5	-10.4	0.4	-10.0	-9.5
US Air	45.2	3.0	0.1	3.1	42.1
Air Canada	11.8	-10.5	-8.0	-18.5	30.3
Canadian	1.1	-10.8	-7.2	-18.0	19.1
Australasia					
Japan Airlines	26.5	11.3	24.7	36.1	-9.5
All Nippon	111.4	13.0	46.8	59.8	51.6
Singapore Airlines	-33.6	-18.1	-18.9	-37.1	3.5
Korean Air	-14.6	-20.5	-48.6	-69.1	54.4
Cathay	-30.7	-2.8	-36.6	-39.4	8.7
Qantas	-3.7	-10.1	-18.6	-28.8	25.1
Thai	-4.1	-22.9	-85.2	-108.1	104.0
Europe					
Air France	26.8	-14.1	4.4	-9.7	36.5
Lufthansa	29.6	-3.4	7.2	3.8	25.8
British Airways	33.4	-17.0	-13.0	-30.0	63.4
SAS	62.4	-6.4	10.2	3.8	58.5
KLM	0.3	-6.2	-1.1	-7.4	7.7
Swissair	43.4	-0.1	24.0	23.9	19.5
Iberia	11.4	-13.0	-22.3	-35.3	46.7

표에서 나타난 바와 같이 대한항공은 Singapore Airline, Cathay, Continental에 이어 4번째로 원가 수준이 낮다. 이것은 주로 임금 수준 등 요소가격이 낮은데 크게 연유하고 있다. 1993년 기준으로 Thai항공을 제외하고는 대한항공이 가장 요소가격 수준이 낮다.

생산성과 원가 경쟁력을 종합적으로 평가해 본 결과 대한항공은 전체적으로 경쟁력이 아주 높은 것으로 판명되었다. 생산성 향상은 경쟁을 통하여 달성될 수 있으므로 경쟁을 제한하는 여러 가지 규제를 철폐하면 생산성 향상을 기대할 수 있다. 우리나라는 1989년 복수항공사 체제로 전환한 이후 진입 규제가 단계적으로 완화되어 국적항공사간 경쟁이 상당 수준 활발히 일어나고 있다. 그러나 유럽 등 일부 지역 노선에서는 아직도 국적항공사간 경쟁이 이루어지지 못하고 있고, 미국 노선을 제외하고는 항공 협정상 공급량이 규제되고 있어서 경쟁이 제한되고 있다. 경쟁 제한을 목적으로 하는 규제는 단기에 있어서만 효과를 가질수 있고 장기적으로는 오히려 피 보호산업의 경쟁력을 저하시키는 역효과가 커지게 된다. 우리나라는 항공 운송산업에 대하여 수십년간 경쟁을 제한하는 규제를 시행하여 왔으며 최근 복수항공사 체제 도입 이후 항공사들의 생산성이 크게 향상되어 충분한 국제 경쟁력을 가지고 있는 만큼 외국과의 항공 협정에서 공급량에 대한 규제를 완화시키고 궁극적으로는 이를 철폐하여야 한다. 국가간의 항공 협상시에는 일반적으로 경쟁력이 강한 항공사를 보유하고 있는 국가가 자유스러운 경쟁을 원하고 그렇지 못한 국가가 규제를 요구하게 된다. 대한항공은 국제적으로 경쟁력이 극히 강한 것으로 인식되고 있어서 상대국에서 강한 규제를 요구하는 경우가 많다. 그렇다고 하더라도 사전 규제보다는 사후 규제쪽으로 유도할 수도 있고, 공급량에 대한 규제를 완화하는 대신 시장 점유율 하락시에 대한 보상 제도를 도입하는 등 직접적인 규제를 완화하는 여러 가지 방법이 있을 수 있다. 더구나 네델란드 등 일부 국가에서 공급량 규제 완화 혹은 철폐를 제시하는 경우 지금까지는 시장잠식을 과도히 우려하여 소극적으로 대응하여 왔으나 앞으로는 적극적으로 수용하려는 자세로 전환하여야 한다.

Ⅳ. 우리나라 항공사의 제휴추진방향

외국의 주요 항공사들은 대부분 상호간 지분참여를 통한 전략적 제휴를 맺고 있다. 전략적 제휴는 공동판매와 광범위한 편명공유를 주축으로 하는 포괄적인 협력 관계이다. Northwest-KLM, Lufthansa-United(지분참여 없음), British-US

〈표-5〉 대한항공의 제휴현황(1995년)

항공사	제휴항공사	지분 참여 여부	제 휴 시 기	주 요 내 용
Korean Air	Air Canada	×	93. 9	Codesharing and freight block space agreement on Seoul-Vancouver-Toronto
	Air China	×	95. 1	Revenue sharing on Seoul- Beijing
	Air France	×	91. 1	Joint freight flights on the Seoul-Paris route
	Air New Zealand	×	94. 1	Codesharing and passenger block space agreement on Seoul-Auckland
	Alitalia	×	91. 9	Freight joint venture on Milan- Seoul via Anchorage. Passenger codesharing on Rome-Seoul
	British Airways	×	93. 2	Joint freight flights on Seoul- London
	Cathay Pacific	×	90. 5	Joint freight operations on Seoul-Hong Kong
	Delta Air Lines	×	94. 3	Signed letter of intent for a comprehensive marketing agreement: details to be elaborated
	Garuda Indonesia	×	91. 1	Joint freighter service on Seoul - Jakarta with Korean Air aircraft. Plans for passenger codesharing and block seat arrangement on Seoul-Denpasar
	Lufthansa	×	86. 3	Joint freight flight on Seoul-Frankfurt
	Malaysia Airlines	×	91. 7	Joint freight flight on Kuala Lumpur-Seoul and Johor Bahru- Seoul
	Philippine AL	×	89. 12	Joint freight flight on Seoul- Manila with Korean Air aircraft and crew
	Saudia	×	-	Block space agreement on Jeddah-Seoul
Vietnam Airlines	×	93. 7	Codesharing and passenger block space agreement on Seoul-Ho Chi Minh City	

자료: Airline Business(1995. 6)

Air, Delta-Swissair -Austrian 등 미국 항공사와 유럽 항공사간의 제휴를 대표적으로 들 수 있다. 범세계적 노선망(Global Network)을 구축하는 것이 경쟁에 있어서 필수적인 조건이 된다는 인식이 널리 퍼지면서 유럽, 미주, 아시아주를 연결하는 삼각제휴가 추진되고 있다. 대한항공은 Air Canada, Air New Zealand, Garuda, Vietnam Airlines 등과 편명공유 및 좌석할당 협정을 체결하고 있으며 Air China, Saudia와 수입배분 혹은 좌석할당 협정을 맺고 있다. 기타 Alitalia, Air France, British Airways, Cathay Pacific, Lufthansa, Malaysia Airlines, Philippine Airlines 등과 화물기 공동운항을 실시하고 있다. 전략적 제휴는 아직까지 실행하지 않고 있으며 다만 Delta Air와 포괄적 마케팅 협정에 대하여 원칙적인 합의만 되어 있다. 대한항공의 상세한 제휴현황은 <표-5>와 같다.

아시아항공은 Air China 및 China Eastern과 수익분배 협정을 맺고 있으며 Turkish Airlines와는 공동 운항을 시행하고 있다. Northwest Airlines와는 전략적 제휴에 가까운 포괄적 편명공유를 포함하는 협조 협정을 체결하고 있다. 아시아나항공의 상세한 제휴 내용은 <표-6>과 같다.

<표-6> 아시아나항공의 제휴현황(1995년)

항공사	제휴항공사	지분참여 여부	제휴 시기	주요내용
Asiana	Air China	×	95. 1	Revenue sharing on Seoul-Beijing.
	China Eastern	×	95. 1	Revenue sharing on Seoul-Shanghai.
	Northwest Airlines	×	94. 8	Codesharing from Seoul to Los Angeles, New York/JFK, Detroit, San Francisco, Honolulu and Saipan. FFP cooperation. Shared terminals and lounge facilities at four of the US destinations. Shared cargo space on US-Seoul flights.
	Turkish Airlines	×	93. 11	Joint services on Istanbul-Sofia.

자료: Airline Business(1995. 6)

마케팅에 있어서 중요한 수단이 되는 상용고객 우대제도에 대해서는 외국 항공사에 비해 우리나라 항공사가 제휴에 소극적이다. 대한항공은 제휴 항공사 없이 운영하고 있고 아시아나항공은 현재 Northwest Airlines와 제휴하고 있으며 KLM 과도 제휴를 추진 중이다.

우리나라 항공사들이 외국 항공사들과 맺고 있는 제휴관계는 본격적인 전략적 제휴로 보기 힘들다. 일반적으로 제휴관계의 성립은 당사자간의 이해가 맞을 때 이루어 질 수 있다. 전략적 제휴는 광범위한 분야에서 포괄적으로 이루어지는 것이기 때문에 위험 부담이 크고 따라서 필요성이 그만큼 절박하지 않으면 성립되기 힘들다. 특히 지분교환은 기업의 경영권에 영향을 줄 수 있는 문제이기 때문에 불가피한 상황에 처하게 되거나 혹은 기대이익이 아주 클 때를 제외하고는 성립하기 힘들다. 세계적으로 나타나고 있는 타 항공사에 대한 지분참여는 British Air와 US Air간의 경우와 같은 전략적 제휴를 제외하고는 대부분이 민영화 과정에서의 지분 획득이거나 도산 항공사의 인수, 합병 과정에서 생긴 것이다. 그러므로 우리나라 항공사의 경우에 있어서도 전략적 제휴의 요건으로 요구되지 않는 이상 반드시 지분교환을 할 필요는 없다.

1995년 실적을 보면 김포공항을 통하여 출발 또는 도착한 여객 중 내국인은 약 711만명, 외국인은 약 467만명으로 내국인이 전체의 60% 정도를 차지하고 있다. 또한 내국인의 증가율이 전년비 23.3%로 외국인 증가율 4.8%보다 월등히 높아서 이 추세대로라면 향후 내국인의 비중은 더욱 커지게 될 것으로 보인다. 우리나라 항공사의 주요 마케팅 대상이 내국인이라고 본다면 상대국가(혹은 지역) 내의 노선망 보완을 위한 제휴의 필요성은 상대적으로 적다고 볼 수 있다. 그러나 비용 절감을 위하여 수리 및 정비, 소모품 구매, 기타 지상서비스 등의 협조에 관한 제휴는 현재 단계에서도 필요할 것이며 이것은 향후 전략적 제휴가 필요하게 될 때 발판이 될 수도 있다.

〈표-7〉 내·외국인 운송현황(김포, 1995년)

내국인(전년비증가율)	외국인(전년비증가율)	계(전년비증가율)
7,111,067(23.31%)	4,672,921(4.84%)	11,783,988(15.26%)

그러나 외국인과 3국간 수요를 주요 마케팅 대상으로하여 경쟁력을 가지기 위해서는 우리나라 항공사도 상대국(혹은 지역) 내의 노선망 보완을 위하여 전략적 제

휴가 불가피해 질 것이며 그 대상은 미국과 EU(유럽공동체) 등 서비스지역이 넓은 곳이 될 것이다. 전략적 제휴가 필요하게 될 때 협상에서 유리한 고지에 서기 위해서는 자사의 노선망이 우리나라를 중심으로 잘 발달되어 있어야 한다. 이에 대한 대책은 본장 제3절의 우리나라 항공사의 노선망 강화 방안에서 제시되어 있으므로 여기서는 생략한다.

V. 우리나라 항공사의 노선망과 강화대책

1995년 12월 기준으로 대한항공은 67개 노선에 주 339편의 국제선을 운항하고 있으며 아시아나항공은 35개 노선에 주 160편의 국제선을 운항하고 있다. 대한항공은 일본 12개 도시, 중국 4개 도시, 동남아 9개 도시, 서남아 및 중동지역 4개 도시, 오세아니아주 5개 도시, 미국 9개 도시(괌 포함), 극동러시아 2개 도시, 캐나다 2개 도시, 남미 1개 도시, 유럽 8개 도시, 아프리카 1개 도시 등 57개 도시에 취항하고 있으며 아시아나항공은 일본 10개 도시, 중국 3개 도시, 동남아 5개 도시, 미국 6개 도시, 태평양 2개섬, 극동러시아 1개 도시, 유럽 2개 도시 등 29개 도시에 취항하고 있다. 대한항공의 출발/도착지별 운항횟수는 <표-8>과 같으며 아시아나항공의 출발/도착지별 운항횟수는 <표-9>와 같다.

1990년 아시아나항공이 국제선에 취항하게 되면서 우리나라 정부는 노선 및 운항횟수를 양 항공사에 배분하기 시작하였다. 당시 주요 국제선에서는 이미 대한항공이 취항하고 있었기 때문에 새로운 개설되는 노선 및 기존 노선의 증편분에 대한 배분이 동년 제정된 "국적항공사 지도 육성지침"에 의해 실시되었다. 이 지침은 1994년 개정되어 현재까지 적용되고 있다. 지침의 근간은 다음과 같다.

- 양 항공사간 과다경쟁 방지 : 수요가 일정 수준 이상인 노선에 대해서만 복수 취항 허용
- 양 항공사간 형평성 유지 : 1) 복수취항시 후발 항공사에 일정 운항 횟수를 우선 배분후 양사에 균등배분. 단, 선발 항공사 운항횟수에 따라 후발 항공사에 대한 우선배분 횟수조정
2) 신규 노선의 균등배분
- 경쟁촉진 : 미국 노선에 대해서는 운항횟수에 대한 규제 없음
- 소비자 편익증진 : 취항허가 노선에 대한 운항의 의무 부여

〈표-8〉 대한항공의 출발/도착지별 운항횟수(1995년 12월)

출 발 지	도 착 지	운 항 회 수 (회/주)	경 유 지
서 울	아오모리	3	부산(7회)
	후쿠오카	14	
	가고시마	3	
	구마모토	2	
	나가사키	3	
	나고야	7	
	니가타	4	
	오이타	4	
	오카야마	4	
	오사카	21	
	삿포르	7	
	도쿄	28	
제 주	나고야	3	부산(2회) 부 산
	오사카	4	
	도쿄	6	
광 주	방콕	2	서 울 서울/방콕
	싱가폴	2	
부 산	후쿠오카	7	
	나고야	4	
	오사카	9	
	도쿄	6	
	괌	3	
서 울	북경	7	
	청도	4	
	심양	3	
	천진	3	
서 울	바레인	1	덴파사(1회) 바레인
	방콕	14	
	뭄바이	1	
	* 덴파사	4	
	* 호치민	3	
	홍콩	14	
	* 자카르타	7	
	제다	1	

출 발 지	도 착 지	운 항 회 수 (회/주)	경 유 지
서 울	쿠알라룸푸르	2	방콕(3회)
	마닐라	4	
	푸켓	3	난 디(1회)
	싱가포르	10	
	텔아비브	1	오클랜드
	* 오클랜드	6	
	* 브리즈번	6	
	크라이스트처치	2	
	난디(피지)	3	
시드니	7	브리즈번(2회)	
서 울	괌	7	
서 울	블라디보스톡	1	
	사할린	1	
서 울	앵커리지	4	시카고
	* 아틀란타	3	
	* 시카고	5	샌프란시스코
	호놀룰루	3	
	L A	21	
	뉴욕	11	도쿄(7회)
	샌프란시스코	7	앵커리지(4회)
	워싱턴 D.C.	3	뉴욕
서 울	상파울로	3	L A 밴쿠버
	* 토론토	6	
	* 밴쿠버	6	
서 울	암스텔담	3	바레인/제다, 봄베이
	카이로	2	
	프랑크푸르트	4	
	런던	3	
	마드리드	1	
	모스크바	2	봄베이/카이로
	파리	4	
	로마	2	
	취리히	3	

* 표시는 편명공유 운항을 의미함.

자료: 항공운항 timetable에서 제작성함.

〈표-9〉 아시아나항공의 출발/도착지별 운항횟수(1995년 12월)

출 발 지	도 착 지	운 항 회 수 (회/주)	경 유 지
서 울	후쿠오카	7	
	히로시마	4	
	마쓰야마	3	
	나고야	7	
	오키나와	2	
	오사카	7	
	센다이	5	
	다카마쓰	3	
	도쿄	5	
	도야마	4	
제 주	후쿠오카	5	
광 주	오사카	2	부 산
부 산	후쿠오카	2	
	오사카	2	
	센다이	2	
	사이판	4	
서 울	북경	7	
	광저우	1	
	상하이	7	
서 울	방콕	7	
	호치민	3	
	홍콩	7	
	마닐라	3	
	싱가포르	7	방콕(4회)
서 울	괌	7	
	* 사이판	7	
서 울	하바로보스크	1	
서 울	* 디트로이트	3	
	* 호놀룰루	5	
	* 뉴욕	7	샌프란시스코(3회)
	* L A	10	
	* 샌프란시스코	7	
	시애틀	3	
부 산	브뤼셀	2	비엔나(1회)
	비엔나	2	브뤼셀(1회)

* 표시는 편명공유 운항을 의미함.

자료: 항공운항 timetable에서 재작성함.

이러한 국제선 배분 정책에 의하여 야기되는 노선망 구성상의 문제점은 다음과 같다.

첫째, 1990년 이후에 새로이 개설된 노선에 대해서는 대한항공과 아시아나항공에 배타적으로 나누어 배분되었기 때문에 어느 항공사도 완벽한 노선망을 구성할 수 없게 되었다.(1994년 이전에 배분된 일부 공산권 국가 노선 제외) 이것은 특히 미국 항공사가 우리나라에 대하여 무제한적인 이원권을 행사할 수 있는 것에 비교해 볼 때 잠재적으로 불리한 것이며 장래 미국 항공사들이 수도권 신공항을 허브로 사용하게 될 때는 우리나라 항공사에 미치는 영향이 현실적으로 나타날 것이다.

둘째, 복수취항시 후발 항공사에게 우선 배분해 주는 운항횟수가 경제규모에 훨씬 미치지 못하여 원가상승 요인이 되며 또한 빈번한 서비스를 제공하지 못하게 되어 마케팅상에도 애로가 많다. 따라서 후발 항공사는 선발 항공사와의 경쟁에서는 물론 외국 항공사와의 경쟁에서도 불리하게 된다.

셋째, 배분된 노선에 대하여 일정 기간 이상 운항을 하지 않으면 해당노선에 대한 권리를 상실하게 되는 제도는 원래 노선을 유지시켜 이용자의 편의를 증진시키려는 의도로 만들어 졌으나 항공사에 대해서는 부담이 가중되는 결과를 가져왔다. 채산성이 있는 노선에 대해서는 규제가 없더라도 항공사가 자발적으로 운항을 계속할 것이고 채산성이 없는 경우(그것도 장기적으로)에만 운항을 중단하게 될 것인데 일단 운항을 중단하여 권리를 상실하게 되면 상당한 기간동안(복수취항 기준에 달할 때까지)해당 노선에 재취항 할 수 없게 되므로 적자를 감수하면서 노선을 유지하려고 하게 되는 것이다. 이로 인해 항공사의 원가부담이 늘어나고 결과적으로 경쟁력이 약화된다. 현재 운항빈도가 주 2-3회에 불과한 일본의 일부 노선이 이에 해당된다.

이러한 문제점을 해결하기 위해서는 1994년 개정된 지침에 남아 있는 문제점을 개선하고 항공사들의 노력이 뒤따라야 한다. 가능한 개선 방향은 다음과 같은 것이 있을 수 있다.

- 양 항공사간 상호 미취항 지점 운송에 대한 협력(편명공유, 공동운항, 연계운송협력 등)
- 복수 취항시 후발 항공사에 우선배분하는 운항횟수를 경제 규모에 가깝게 확대
- 충분한 이유가 있다고 판단되는 경우는 잠정적 운항중단 허용 후 운항재개 시기는 협의에 의해 결정

미국의 항공사는 거대하고 생산성이 높아서 우리나라 항공사에 큰 위협이 되고 있다. 특히 미국과 아시아 국가간의 항공협정은 미국에 거의 무제한적인 운수권을 부여하고 있다. 반면에 우리나라가 가지고 있는 아시아 국가에 대한 운수권은 극히 제한적이다. 심지어 우리나라의 아시아 국가에 대한 3,4 자유운수권보다 미국이 우리나라를 기점으로 아시아 국가에 대해 행사할 수 있는 이원권이 훨씬 큰 현실이다. 현재 일본에서는 미국 항공사들의 이원권 과다 행사로 인하여 일본 항공사의 시장이 크게 잠식되고 있으며 1994년에는 항공분쟁에 까지 이르게 된 바 있다. 우리나라 항공사는 미국 항공사에 비하여 원가 경쟁력이 높기 때문에 아직까지 심각한 위협을 느끼는 상황은 아니나, 우리나라의 임금 및 물가, 환율등이 지속적으로 증가하고 있는 추세를 볼 때 우리나라 항공사의 원가 경쟁력은 점차 약화될 것이다. 미국 항공사와 대항하고 주변 국가 항공사보다 우위에 서기 위해서는 아시아 국가간 운수권을 확보하는 것이 급선무이다. 국가간 항공협상에서 보다 자유로운 협정으로 전환시키든지 특정 국가간 혹은 특정 지역 내 항공자유화를 추진하는 것도 한가지 방편이 될 수 있다.

Ⅶ. 우리나라 항공사의 재무구조와 수익성

대한항공의 경영실적은 매우 우수하여 1994년 세계 항공사 중에서 매출액 기준 19위, 영업이익 기준 12위를 기록하였다. 그러나 순이익상으로는 훨씬 떨어져 28위를 기록하였다. 이것은 대한항공의 부채비율이 자산대비 87.5%나 되어 이자 부담이 높았던데 기인한다. 대한항공의 최근 3년간 영업실적과 재무구조는<표-10>, <표-11>과 같다.

〈표-10〉 대한항공의 영업실적

(단위 : 백만원)

과 목	1992	1993	1994
영업수익	2,337,725	2,700,977	3,058,371
영업이익	204,421	310,652	273,140
경상이익	17,049	25,322	98,356

자료 : 대한항공 영업보고서

〈표-11〉 대한항공의 재무구조

과 목	1992	1993	1994
자 산	4,168,057	4,667,106	4,966,066
부채(자산대비 비율)	3,695,479(88.7%)	4,182,416(89.6%)	4,344,970(87.5%)
자본(자산대비 비율)	472,578(11.3%)	484,690(10.4%)	621,096(12.5%)

자료 : 대한항공 영업보고서(1994)

아시아나항공은 1994년 처음으로 경상이익을 기록하여 지속적인 적자에서 벗어났으나 재무구조는 극히 열악하여 1994년 자산대비 부채비율은 99.0%에 달하였다. 아시아나 항공의 최근 3년간 영업실적과 재무구조는 〈표-12〉 및 〈표-13〉과 같다.

〈표-12〉 아시아나항공의 영업실적

(단위 : 백만원)

과 목	1992	1993	1994
영업수익	343,370	522,226	794,799
영업이익	675	5,203	76,558
경상이익	△47,156	△52,217	29,985

자료 : 아시아나항공 영업보고서(1994)

〈표-13〉 아시아나항공의 재무구조

과 목	1992	1993	1994
자 산	870,767	1,128,679	1,487,402
부채(자산대비 비율)	834,205(95.8%)	1,112,674(98.6%)	1,473,188(99.0%)
자본(자산대비 비율)	200,000(4.4%)	223,000(1.4%)	233,000(1.0%)

대한항공이 1992년 이후 2천억원이 넘는 영업이익을 유지하여 왔는데도 불구하고 경상이익이 영업이익의 8.3%내지 36.0%에 불과한 것은 과도한 부채비율 때문이다. 특히 아시아나항공은 1992, 1993년 두해동안 영업순이익을 기록하였으나 영업외비용이 과중하여 크게 적자를 기록하였다. 부채가 과다하게 되면 이자 부담이 늘어나고 이것은 경기에 관계 없이 일정 규모로 존재하게 되기 때문에 항공

경기가 좋을 경우에는 큰 문제가 없으나 세계적으로 천재지변, 전쟁 또는 경기후퇴 등이 발생하거나 국제적으로 정치·경제 불안이 지속되면 당장 적자를 면하기가 힘들어지게 된다. 아시아나항공은 재무구조가 극단적으로 취약하다. 따라서 독자 경영이 가능한 기간에 증자를 유도하여 지급이자 부담을 줄여야 사정이 좋지 않을 때 견딜수 있는 힘이 생길 수 있다.

세계 주요 항공사의 재무구조 현황은 <표-14>와 같다. 수년간 적자가 누적되어 온 미국과 일본의 항공사는 우리나라 항공사와 비슷한 부채비율을 보이고 있으나 일반적으로 우리나라보다 훨씬 건전한 재무구조를 가지고 있는 것을 알 수 있다.

<표-14> 세계주요항공사 재무구조(1994)

항공사(단위)	총 자산	부채(비율%)	자본(비율%)
Air Canada(백만 C\$)	4,997	4,632(92.7)	365(7.3)
ANA(백만US\$)	19,486	16,088(86.6)	3,380(17.4)
Air New Zealand (백만NZ\$)	2,861	1,660(58.0)	1,201(42.0)
Canadian Airlines Intenational(백만C\$)	2,352	2,054(87.3)	298(12.7)
CPA	33,395	18,985(56.8)	14,410(43.1)
JAL(백만US\$)	20,869	17,959(86.1)	2,910(13.9)
KLM(백만길더)	15,938	11,237(70.5)	4,701(29.5)
Lufthansa(백만DM)	15,518	11,455(78.8)	4,063(26.2)
Philippine Airlines (백만 페소)	29,366	22,352(76.1)	7,014(23.9)
Qantas(백만A\$)	8,212	6,046(73.6)	2,166(26.4)
SAS(백만SEK)	890	446(50.2)	444(49.9)
Swissair(백만CHF)	9,408	5,746(61.1)	3,662(38.9)
Thai Airways (백만 Baht)	123,192	98,777(80.2)	24,415(19.8)

자료 : 각 항공사 영업보고서('93/'94, '95)

VII. 요약 및 결론

우리나라에는 대한항공과 아시아나항공 2개의 정기항공사가 있다. 양 항공사는 항공기 보유수, 종업원수 등에 있어서는 세계에서 중위 수준이다. 그러나 매출액에 있어서는 대한항공이 37억9천만 달러로서 세계 19번째이며, 아시아나항공은 10억4백만 달러로 세계 49위이고, 영업이익상으로는 대한항공이 3억3,850만 달러로 12위, 아시아나항공이 9,670만 달러로 31위이다(1994년 실적기준).

우리나라 항공사들은 항공사 규모에 비하여 상대적으로 실적이 높으며 제3장에서 본 바와 같이 대한항공은 생산성과 가격 경쟁력이 극히 우수한 편이다. 그러나 재무구조가 취약하여 실적에 비하여 경상이익이 낮고 불경기에 대처할 능력에 문제가 있다.

재무구조를 개선하는 것은 기업의 자체 판단에 맡길 수 밖에 없지만 노선망을 충실히 할 수 있게 합리적인 규제정책을 취하는 것은 정부가 할 일이다. 현재의 국적항공사 지도육성 지침을 보다 합리적으로 개선하고 대외항공 정책을 보다 개방적인 방향으로 추진하여 경쟁을 통한 경쟁력 배양을 유도해 나갈 수 있으면 우리나라 항공사들은 멀지 않아 초일류 항공사로 성장할 수 있게 될 것이다.

[참고문헌]

〈國內文獻〉

교통개발연구원, 「국제항공의 여건변화와 우리나라 항공정책의 방향」, 1995.

한국항공진흥협회, 항공통계자료, 각 권

〈外國文獻〉

Airline Business 각 월호.

IATA, *World Air Transport Statistics*, 각 권.

ICAO Journal 각 월호.

Tae Hoon Oum and Chunyan Yu, *A Comparative Study of the Cost Competitiveness of the World's Working Paper*, University of British Columbia, 1995.

Tae Hoon Oum and Chunyan Yu, *A Productivity Comparison of the World's Major Airlines Working Paper*, University of British Columbia, 1995.