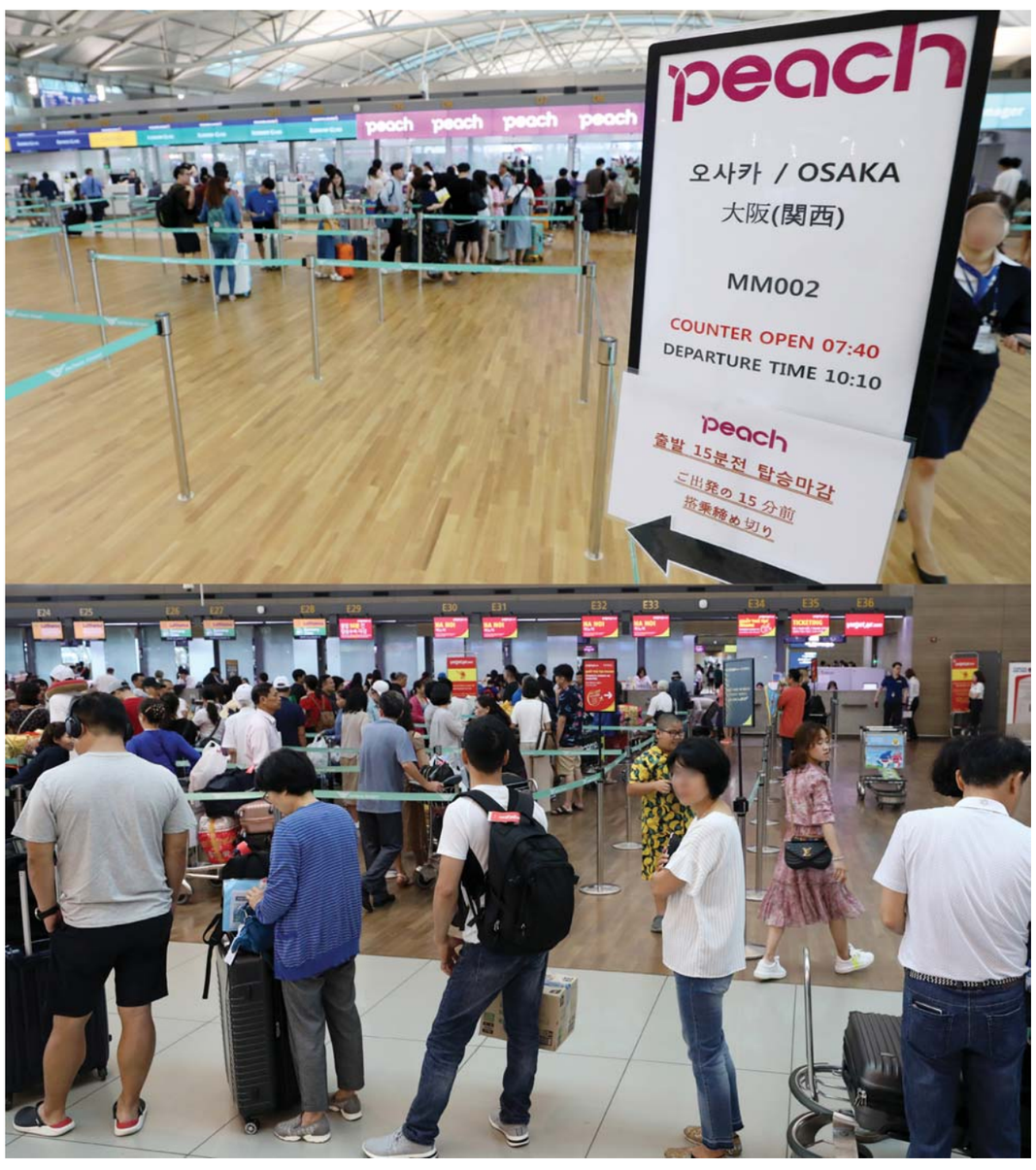
“이랬다 저랬다” 中에 휘둘린 항공업계…日대체 동남아뿐?

中 당국 신규취항불허 이어 기존노선 정리 통보했다 철회

동계 시즌 성수기 · 최근 수요 급증해 수익 뒷받침 판단

수요층 특색 달라 100% 대체할지 의문…“영업전략 고민해야”



일본의 경제보복 조치로 여행자제와 불매운동이 한창인 분위기 속에 휴가철 이던 지난 7월 30일 오전 인천국제공항 1터미널 일본 오사카행 피치항공 체크인 카운터가 한산한 반면(위 사진), 베트남 하노이행 비엣젯 체크인 카운터에는 여행객이 길게 줄 서 있다.

오는 9월부터 본격적으로 일본 노선 공급축소에 들어가는 국내 항공업계가 중국 항공당국의 변덕으로 대체 노선 마련에 고심이 깊어지고 있다. 최근 중국측은 신규 취항 불허 결정에 이어 기존 노선도 일부 정리하겠다고 통보했다가 하루도 안돼 입장을 바꿨기 때문이다.

이에 따라 항공사들은 일본, 중국에 이어 동남아 노선으로 눈길을 돌려 증편을 잇따라 추진하고 있다. 본래 동계시즌이 성수기인 점과 최근 동남아 수요가 급증하고 있어 수익이 뒷받침될 것이라는 판단에서다.

다만, 일각에선 동남아 노선이 일본 수요를 완전히 대체하지 못할 것이라는 전망도 나온다.

21일 항공업계에 따르면, 지난 16일 중국 민항국은 국내 일부 항공사들에 기존 정기노선 운항을 금지하겠다고 밝혔지만 돌연 입장을 바꿔 운항을 허락한다고 재통보했다.

앞서 중국측은 국내 항공사들에 공문을 보내 이달 9일부터 오는 10월10일까지 신규취항을 불허한다고 밝힌 바 있다. 이로써 대한항공, 제주항공을 포함한 4개 항공사 9개 중국 노선의 신규취항이 반려됐다.

이날 중국측이 당초 밝힌 기존 노선 정리 대상에는 △아시아나항공(인천~창춘) △이스타항공(청주~선양 · 청주~하얼빈) △티웨이항공(인천~싼야) 등 국적 항공사 3곳의 4개 노선이 포함됐다. 하지만 아시아나항공과 이스타항공은 정리 대상에 최종 제외됐고, 티웨이항공도 이날 오후 늦게 정기편을 기존대로 운항해도 좋다는 통보를 받았다.

중국측의 갑작스러운 운항제한 조치에 대해 국토부와 업계는 항공안전 및 대기환경을 안정화를 위해 총량을 조절하고 정시운항률을 높이기 위한 조치로 풀이하고 있다. 하지만 현재까지 중국 정부가 명확한 사유를 설명하고 있지 않은 만큼 사태가 운항제한 조치가 장기화될 가능성도 높다.

일본 노선의 대체재로 꼽혔던 중국 취항길마저 불투명해지면서 항공사들은 동남아 지역으로 다시 눈을 돌리고 있다.

먼저 대한항공이 일본 노선 대체편으로 동남아 노선 증편을 결정했다. 10월27일부터 인천~클락 노선을 신규취항하며 인천~다낭 노선은 7회 증편해 주21회로 운항할 예정이다. 또 인천~치앙마이 · 발리 노선도 4회 늘려 주11회 운영한다.

아시아나항공도 9월1일부터 10월26일까지 주7회에서 주14회로 증편 결정했다. 아시아나항공은 이외에 동남에노선에 대해서도 증편을 적극 검토 중이다.

에어서울은 오는 10월1일부터 인천~다낭 등 동남아 노선을 대상으로 주간 스케줄 증편을 검토 중이다. 기존 야간편만 운항했던 노선에 아침 출발 스케줄을 추가하는 방식이다.

국토부 제재로 신규 취항이 막힌 진에어도 일본 노선을 감편하는 대신 동계시즌에 맞춰 동남아 노선 증편을 검토 중이다. 티웨이항공 등 다른 LCC도 동남아 노선 확장 계획을 검토 중인 것으로 알려졌다.

항공사들은 통상 동계시즌(10월말~내년 3월말) 스케줄을 9월초 확정한다. 동남아 지역은 겨울철이 성수기로 동계시즌에 맞춰 증편이 이뤄져 왔다. 하지만 올해는 의존도가 높은 일본 노선의 감축 결정으로 수익에 맞는 증편 및 신규노선 발굴이 더욱 절실한 상황이다.

이에 정부도 항공사들의 일본 대체 노선 발굴을 돕기 위해 동남아 지역 신규 노선 개발 지원에 나섰다. 이달초 국토교통부는 최근 국내 저비용항공사(LCC)들에 ‘아세안(ASEAN) 지역 LCC 신규노선 개설 지원 테스크포스(TF) 운영방안’이란 공문을 전달했다.

신남방정책, LCC 성장둔화, 최근 일본 대체노선 발굴 어려움 등이 추진 배경으로 오는 23일까지 항공사들에게 아세안 지역 신규 노선 계획 등을 담은 지원서를 받을 계획이다.

항공업계 관계자는 “일본 의존도가 높은 LCC가 타격을 받는 상황에서 취지는 좋다”면서도 “다만 이미 동남아 지역에 노선개설이 다수 이뤄진 만큼 신규개설 안된 지역은 그만큼 항공사들이 수익성이 없다고 판단한 것이기 때문에 정책 실효성이 있을지는 의문”이라고 말했다.

일각에서는 동남아 수요층과 여행패턴이 일본과 달라 대체재로서 충분한 역할을 할 수 있을지 의문도 나온다. 일본 여행객은 짧은 항공거리와 소도시 등 배낭여행에 맞는 여행 콘텐츠를 즐기는 수요가 대부분이었다.

하지만 동남아는 휴향지가 대부분으로 항공거리도 일본보다 길어 여행일정을 늘려 잡아야 한다. 이 경우 여행경비가 늘어날 수밖에 없다.

이 때문에 이번 사태를 계기로 그간 일본에 지나치게 의존해 온 사업 포트폴리오를 다변화해야 한다는 자성의 목소리도 나온다.

국내 항공 · 관광산업 발전을 위해선 ‘인바운드(외국인의 한국여행)’ 영업이 활성화돼야 하는데 단기적 수익을 올리는 데 급급해 일본 등 수요가 보장되는 아웃바운드(내국인의 해외여행) 방식에 영업전략이 집중됐다는 지적이다.

업계 관계자는 “이번 기회에 LCC들이 장기적 관점에서 인바운드 개발 쪽으로 영업전략을 고민해봐야 한다”고 말했다.

뉴스1

호남신문 ☎ 062)229-6000 팩스 062)222-5547