

Air Daegu 

에어대구 FAQ

대구경북 기반 LCC 성공 가능한가?

Q 대구 공항에 충분한 항공수요가 있는가?

A 폭발적 수요가 있다.

세계 항공교통량 예측

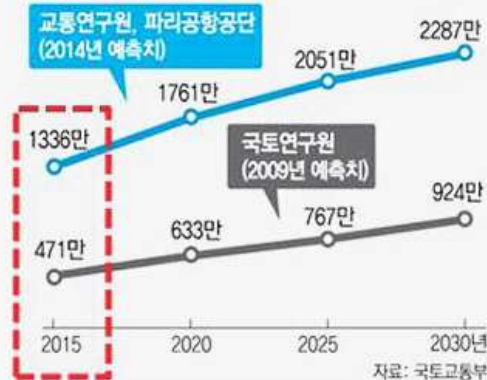
〈자료: 세계항공교통학회〉

단위: RPK
(Revenue Passenger Kilometers,
유상여객 X 수송거리(km))



달라진 영남권의 국제선 장래 항공수요 예상치

2011년 3월 정부의 '동남권 신공항 백지화' 결정은 2009년
국토연구원 조사를 근거로 했음. (단위: 명)



✓ 2017년 대구공항 이용객은 350 만명
(영남권공항 이용객은 약 1,500 만명)으로
이미 예상치를 훨씬 초과했으며
향후 폭발적 증가가 예상된다.



Q 시골에 있는 대구 공항에 어떤 항공사가 취항하려 하겠는가?

아주 많다. A

대구국제공항 현황

■ 국제선 정기노선 신·증설: (2014년) 3개 노선 주 14편 → (현재) 15개 노선 주 236편

2014년 초: 3개 항공사 3개 국제선 정기노선

중국 3 상하이(동방항공), 베이징(국제항공), 선양(남방항공)

현재: 8개 항공사 15개 국제선 정기노선 ↓ 7개국 12개 노선 신·증설

중국	5	상하이(티웨이·동방), 베이징(제주·국제), 선양(대한·남방), 홍콩(티웨이), 쑤아(에어부산)
일본	5	도쿄·오사카·후쿠오카(티웨이·에어부산), 삿포로(에어부산), 오키나와(티웨이)
동남아	4	타이베이(티웨이·타이거·에어부산), 세부·방콕(티웨이), 다낭(티웨이·에어부산)
대양주	1	괌(티웨이)

✓ 특히 최근 신규 노선 및 국내외 항공사 취항이 급증하고 있다. 대구공항은 LCC 격전지로 떠올랐으며 연내 취항지가 5배, 취항편수는 16배로 폭발적 증가했다.

국내공항 국제여객 증감 현황 (단위: %, 2017년 10월 기준)



대구공항 정기선 취항사

- | | |
|------|--------|
| 대한항공 | 아시아나항공 |
| 제주항공 | 티웨이항공 |
| 에어부산 | 중국동방항공 |
| | 타이거 에어 |

Q 에어대구가 대구공항에서 흑자경영이 가능한가?

충분히 가능하다. A

✓ LCC는 탑승률 60~70% 이상일 시
손익분기점 (BEP) 도달

✓ 국제선 평균 탑승률 (2017년 5월 기준)
대구공항: 70% (일본 노선 등 90%이상 유지)
김해공항: 72%

✓ 에어대구 취항 시 지역 밀착 전략에 따라
대구공항 타 LCC 고객의 60%가량 분담 예상
2017년 이용객 350만 기준 약 210 만명

✓ 자체 여론조사결과 우선이용의향 85% 넘어

대구거점항공사 설립시 타항공사보다 우선 이용할 의향이 있는가?



지역 밀착 전략 사례

- 지역 주요기업 제휴(투자유치)
- 지역민 대상 공모주 발행
- 지역인재 우선 채용 정책
(항공기1대 추가투입 시 100명 추가고용)



Q 대구공항에 티웨이 등이 선점하고 있는데
에어대구가 경쟁력이 있나?

충분히 가능하다. A

- ✓ 가장 점유율이 높은 티웨이도 김포공항을 모기지로 하는
항공사로 대구거점 항공사가 아니다.
수익창출을 위해 전국적 노선 개설 영업 중이며
주인없는 대구공항을 제 2 허브공항이라며 적극 활용하고 있을 뿐이다.



- ✓ 지역기반 항공사인 에어대구는 지역인재 고용을
가장 큰 특징으로 하고 있으며 지역 밀착화 전략으로
기존의 황금 노선 등을 빠르게 확보할 수 있다.

- ✓ 에어대구 출범은 지역사회에서 새로운 일자리 창출의 보고라는 이슈로 부각될 수 있다.

Q 대구경북 지역민 외에 대구공항을 이용할 사람이 있겠는가?

많다. A

- ✓ 대구 공항은 세계적으로 드문 접근성을 가진 도심공항이며 영남의 중심에 위치해 있다.
- ✓ 호남충청권 접근성도 인천공항에 버금간다.
- ✓ 경쟁력 있는 항공노선이 개설될 경우 접근성 우위로 이용객 크게 증가할 전망이다.

KTX : 부산, 창원, 포항, 울산, 대전에서 40분 내외.
 서울 강남 동탄 등 SRT 통한 대구공항 이용객 증가 추세
 자가용·전세버스 : 타 공항 대비 접근성 매우 우수

주요 출발지	도착지	거리(km)	예상시간	예상통행료(원)
경기도	대구국제공항	267	3시간 6분	13,400
	인천국제공항	74	1시간 10분	9,500
강원도	대구국제공항	299	3시간 17분	13,900
	인천국제공항	157	2시간 29분	15,600
충청북도	대구국제공항	169	2시간 06분	8,200
	인천국제공항	172	2시간 43분	13,800
충청남도	대구국제공항	241	2시간 38분	12,100
	인천국제공항	153	2시간 15분	14,100
전라북도	대구국제공항	199	2시간 32분	9,300
	김해국제공항	252	3시간 16분	12,400
	인천국제공항	260	3시간 14분	27,800
전라남도	대구국제공항	284	3시간 19분	13,500
	김해국제공항	287	3시간 18분	14,400
	인천국제공항	373	4시간 14분	24,100
울산광역시	대구국제공항	111	1시간 35분	5,600
	김해국제공항	71	1시간 25분	3,600
경상남도	대구국제공항	91	1시간 22분	6,400
	김해국제공항	37	1시간 08분	1,700

Q 현재 LCC호황이 저유가&저금리에 따른 일시적 착각이 아닌가?

부분적으로는 타당성이 있다. 그러나... A

✓ 그러나 LCC호황엔 저유가 기조 이외에 다양한 요인들이 존재한다.



신재생 에너지의 보편화
석유 에너지 소비처 감소
전기자동차 출현
새로운 석유자원의 개발
세일오일
100달러 이상 가능성 희박

해외여행의 보편화
국경을 뛰어넘는 1일 생활권추구
질 높은 여가시간 활용 욕구

고유가 전환 시 오히려 장거리
노선을 많이 운영하는 FSC가
타격이 더 크다.
또한, 효율적인 구조조정이
불가능하다

Q LCC시장은 레드오션이지 않는가?

아니다. A

LCC 시장 점유율



✓ 외관상 레드오션으로 보여지나 실제로는 성장기 산업으로 분류되고 있으며 향후 전망도 좋다.

항공수요는 고령화, 근로시간단축 등으로 예상치를 뛰어넘는 폭발적 증가세. 특히 중국 유커들이 선호하는 관광상품의 성공가능성 크다. (제주와 영남권 남동해안 관광자원 등)

현재 동북아 LCC 점유율 10%
2030년 40% 수준 예상
항공수요 2배 이상 증가 예측 감안시
LCC 항공수요는 향후 8배 이상 성장 전망

Q

단독 LCC인 에어대구가 규모의 경제 구축 없이 대형항공사(FSC) 자회사들과의 무한 경쟁에서 생존 가능한가?

충분히 가능하다. A

✓ 단독LCC는 FSC계열 LCC보다 비용절감과 수익성강화를 위한 다양한 경영전략을 채택할 수 있다. 그만큼 시장 생존가능성도 높다. 실제로 성공한 회사는 미국 등 선진국에서 대부분 단독 LCC들이다.
(사우스웨스트, 에어아시아, 라이언에어)

대형항공사 계열 LCC	단독 LCC
<ul style="list-style-type: none"> - 모회사의 저수익성 노선 승계 (예- 에어서울) - 구조조정 차원의 인력 배치로 우수인력 확보 어려움 - 노후 기종의 승계로 인한 정비료 등 비용증가 - 동일 노선도 모회사 대비 불리한 시간대 운항 - 단, 모회사와의 인력, 항공기, 전산망 공유 등으로 단기 경쟁력 확보에 유리 	<ul style="list-style-type: none"> - 독자적인 노선 발굴&운용으로 수익성 증대 - 저비용&고효율 정비회사와 독자적 계약가능 - 다수의 단독LCC 연합과 공동운항으로 코드쉐어 등 효율성 증대 - 초기 설립 시 모회사의 도움이 없이 독자적인 인프라 개발 및 운용으로 애로 겪을 가능성이 있음

Air Daegu 

감사합니다

Thank you