

# 하늘길 열렸는데... LCC, 지원금종료·공항이용료에 한숨만

〈저비용항공사〉

노선 증편에도 코로나전 절반 수준  
“올 하반기 안에 적자 극복 어려워”  
정부, 공항이용료 추가 연장 재검토

항공업계가 국제선 항공편 증편과 방역 규제 완화 등으로 조금씩 활기를 띠고 있지만, 저비용항공사(LCC)들의 걱정거리는 아직 남아 있다. 고용유지 지원금이 6월까지 지급될 수 있고 공항시설이용료 감면 혜택 등도 종료될 가능성이 높기 때문이다.

16일 항공업계에 따르면 연장 소식이 전해지지 않는다면 7월부터 고용유지 지원금과 공항시설이용료 감면 혜택 등이 종료될 예정이다. 고용부는 코로나 19 번이 바이러스 증가와 항공업계의 어려움은 감안해 지난 2월 올해 상반기까지 연장 조치를 취했다.

본래 고용보험법 시행령에 따르면 3년 이상 같은 달에 실시한 고용유지 조치에 대해서는 반복적 지원이 원칙적으로 제한된다. 3월까지만 관할 직업안정 기관장에 의해 지원이 불가피하다고 인정될 경우 예외적으로 3년 연속 지원이



인천국제공항 주차장에 세워져있는 FSC와 LCC 항공기들.

/뉴시스

가능했기에 가능했던 일이다.

하지만 오는 하반기부터는 고용유지 지원금이 중단될 수 있다는 전망이 지배적인 상황이다. 국토부는 이달부터 매월 주 100회씩 국제선을 증편한다고 밝혔고 각 항공사가 국제선 증편에 나서고 있어 ‘항공 정상화’가 곧 될거라는 관측 때문이다. 정부는 7월부터는 매월 주 300회씩 증편해 7월 920회, 8월 1220회 등 11월에는 주 2420회까지 확대할 방침이다.

그럼에도 LCC들은 “노선 증편을 서두른다고 해도 이제까지의 적자를 올

하반기 안에 다 극복하기는 어렵다”고 입을 모은다. 코로나19 이전 국제선 항공편이 주 4714회이었던 점을 고려하면, 11월에도 코로나19 이전의 절반 수준 정도밖에 되지 않는다는 계산이 나온다.

LCC 관계자는 “LCC들이 대형항공사(FSC)들처럼 흑자 전환을 이뤄냈다면 자체 지급이 가능하겠지만 지금으로서는 역부족”이라며 “운항 편수를 코로나19 이전처럼 증편해주지 않고 지원금을 종료하는 것은 너무 힘든 일”이라고 하소연했다.

대한항공은 화물 호조로 흑자 전환을 했기에 올해 4월부터 고용유지 지원금이 종료됐고 지금은 직원들의 유급휴업 수당을 자체 지급하고 있다. 아시아나 항공의 경우는 화물 호조로 자금 유동성 확보가 돼 있고 고용유지 지원금 연장이 안 될 시 자체 지급을 검토 중이지만 확정된 바는 없다.

또 다른 LCC 관계자는 고용유지 지원금 종료 대비를 하고 있느냐는 질문에 “수익성을 높이기 위해 정부가 늘려주는 증편 상황에 따라 국제선 여객 수요를 늘리고 있지만 당장 적자 탈출은 어려운 상황”이라며 “무급 휴직이 될 수밖에 없지 않을까”라고 답했다.

주요 항공사들은 공항시설이용료 감면 혜택도 고용유지 지원금의 종료 시점과 비슷한 시점에 이뤄질 것이라고 보고 있다. 업계에선 공항시설이용료 및 상업시설 임대료 등으로 6개월 동안 약 4770억원이 소요되는 것으로 알려졌다. 정부는 공항시설이용료 추가 연장 여부에 대해 항공수요, 업계 상황 등을 고려해 이달 재검토할 계획이라고 밝혔지만 업계에선 연장 중단에 무게를 실

고 있다.

LCC 업계는 이미 수년간 적자를 기록하고 있는 가운데 인건비가 많이 들어가는 업계 특성상 국제선 회복 전에 정부의 지원이 끊긴다면 유동성 위기를 벗어날 수 없을 것으로 보고 고용유지 지원금 연장이 다시금 절실하다는 입장이다.

항공업계가 나아질 것이라는 전망이 무색하게 실제 국내 LCC들의 영업실적 회복은 묘연하기만 하다. 지난해 LC C별 영업손실은 제주항공이 3145억원으로 제일 컸고, 그 뒤로 에어부산 2039억원, 진에어 1852억원, 티웨이항공 1481억원 순으로 영업손실을 기록한 바 있다.

LCC 관계자는 “PCR 검사를 신속한 원 검사로 대체하는 등 국제선 회복 속도를 높이기 위해 많은 변화가 있지만, 적자가 너무 커 당장 올해 흑자 전환은 어려울 것”이라며 “지난번 고용유지 지원금 연장 결정도 지원금 종료 일주일 전에 확실히 발표 난 만큼 흑자나 들려올 연장 소식을 기다리고 있는 중”이라고 덧붙였다. /허정윤 기자 zelkova@metroseoul.co.kr



토요타 GR 86 프리미엄(왼쪽)과 스탠다드 모델 사이에서 이정우 선수가 포즈를 취하고 있다. /토요타코리아

## 토요타, 4000만원대 정통 스포츠카 선배

엔지니어·드라이버, 개발·튜닝 참여

토요타가 정통 스포츠카를 더 쉽게 만들어냈다.

토요타코리아는 16일 GR86을 출시하고 서울 강남에서 공개 행사를 열었다. 가격은 스탠다드 4030만원, 프리미엄 4630만원이다.

GR86은 토요타의 모터스포츠 팀인 가주레이싱의 기술력을 녹여낸 모델이다. 엔지니어와 드라이버가 차량 개발과 튜닝에 직접 참여했다. 2012년 출시한 토요타 86 후속 모델로, 순정 상태로도 서킷을 즐길 수 있도록 개발됐다.

엔진은 전작보다 400cc 큰 2.4리터 자연흡기 수평 대향엔진을 도입했다. 낮은 무게 중심과 부드러운 가속이 가능하다. 고회전 영역 가속력과 응답성을 높였다는 설명이다.

변속기는 6단 수동으로 조합했다. 클러치 용량과 기어 강도를 높여 출력과 가속력을 높이고, 저점도 오일로 변속 감도 부드럽게 만들었다.

새로운 전용 FR 플랫폼은 무게 중심과 힙 포지션을 낮춰 코너링과 고속 주행 안정성을 높였고, 서킷 주행에서는 스피드를 억제하는 트랙모드를 통해 조작감을 배가했다. /김재용 기자 juk@

## LG이노텍, ‘비대면 사회공헌 포털’ 오픈

편리하게 참가 신청 가능

LG이노텍이 일상에서 쉽게 사회공헌 활동을 할 수 있는 온라인 환경을 마련했다.

LG이노텍은 최근 사내 온라인 사회공헌 포털을 신규 오픈했다고 16일 밝혔다.

이 포털은 임직원들이 대면 봉사활동을 대체할 비대면 활동을 쉽게 확인하고 편리하게 참가를 신청할 수 있는

공간이다.

이를 통해 임직원 300여명은 비대면 ‘공기정화 식물 기부’ 활동에 적극 참여 중이다. 사무실 한 칸에 반려 식물을 정성껏 키워 회사 인근 장애인 기관에 전달하는 방식이다.

사회공헌 포털엔 온라인 기부 프로그램 ‘이노드림펀딩’도 새롭게 마련했다. 임직원 누구나 쉽게 후원활동에 참여할 수 있다. /김재용 기자

## 첨단기술·역동적 퍼포먼스 “답은 SUV”



아우디 ‘SQ5 스포트백’

기존 SUV의 부족함 완벽하게 충족  
3.0L V6 가솔린 직분사 터보차저 엔진

국내 자동차 시장에서 스포츠유틸리티차(SUV)의 점유율은 꾸준히 증가하고 있다.

아웃도어 문화가 확산되면서 공간 활용성이 높고 야외활동에 최적인 SUV 수요는 꾸준히 증가해 올해 1분기에는 국내 완성차 업체 판매량 비중의 절반을 넘어섰다. 차량을 구매하기 앞서 다양한 모델을 놓고 고민하지만 결국 답은 ‘SUV’라는 이야기 나올정도다. 다만 SUV는 일상의 편안함을 제공하지만 고성능 주행을 원하는 운전자에게는 아쉬움을 남겼다. 최근 만난 아우디 SQ5 스포트백은 공간성은 물론 첨단 기술과 역동적인 퍼포먼스 탑재해 기존 SUV의 부족함을 완벽하게 충족시켜준다. 특히 가족을 위해 나의 즐거움을 조금 양보한 운전자에게는 더 없이 좋은 모델이다.

SQ5 스포트백의 첫 인상은 쿠페형 SUV 특유의 곡선을 강조한 디자인의 ‘귀여움’과 함께 ‘날렵함’이 조화를 이뤘다. 스포트백 특유의 우아하면서도 강인한 디자인에 차량 전면 그릴과 차량 후면에 기본 적용된 SQ5 배지, 앞뒤 범퍼 액센트, 그릴, 루프레일 및 윈도우 몰딩 등에 적



아우디 SQ5 스포트백.

용된 블랙 패키지로 S 모델만의 스포티한 감성을 더했다. 또 ‘레드’한 브레이크 캘리퍼를 올린 21인치 5더블스포크 터빈 스타일 휠은 정차해 있어도 역동적인 모습이며 실내에선 S 엠블럼이 새겨진 나과 가죽 S 스포츠 시트 등이 소비자들의 기대치를 충족시켜주기 충분했다.

실내 공간은 부족함이 없었다. 브랜드가 공개한 제원에 따르면 4690mm의 전장과 각각 1895mm와 1675mm의 전폭과 전고를 갖췄다. 휠베이스는 2825mm로 넓은 실내공간을 확보했다. 벤츠 GLC, BMW X3, 국산차 기준 스포티지 정도 생각하면 된다.

차량의 주행성능을 경험하기 위해서 울려도에서 파주 임진각 평화누리 공원까지 왕복 약 100km를 주행했다.

SQ5 스포트백은 모터스포츠의 DNA를 기반으로 민첩하고 강력한 주행성능을 자랑했다. 3.0L V6 가솔린 직분사 터보차저(TFSI) 엔진과 8단 팁트로닉 자동 변속기를 탑재하고 있다. 최고 출력 354마력, 최고 토크는 50.99kg.m의 강력한 주행성능을 발휘한다. 가솔린 엔진을 장착해 정속하면서도 가속을 할 때마다 기분 좋은

엔진음으로 즐겁게 했다.

또 아우디의 상시 사륜구동 콰트로 시스템을 적용해 필요에 따라 토크를 앞뒤 차축에 다양하게 전달하며, 스포츠 디퍼렌셜은 뛰어난 트랙션과 핸들링을 제공한다.

자유로 주행 구간에서는 ‘어댑티브 크루즈 컨트롤’이 매력적이다. 이 기능은 운전자가 설정한 속도에 맞춰 차선을 유지하며, 앞차와의 일정 간격을 유지해 주행한다. 앞에 차량이 끼어들면 스스로 속도를 줄인다. 특히 차선 유지 기능은 운전자가 믿고 맡겨도 불안하지 않을 정도로 만족스럽게 작동했다. 수입차 브랜드 대부분 차선 중앙 유지보다는 이탈 방지 기능에 초점을 맞추고 있다는 점과 차별화된 부분이다. 또 360도 서라운드 뷰 카메라 및 파크 어시스트, ‘전/후방 주차 보조시스템’ 등은 보다 편리한 주차를 도와준다.

SQ5 스포트백은 패밀리 SUV의 매력은 물론 고성능 모델에 대한 갈증을 충분히 채워줄 수 있는 매력을 갖추고 있다. 아우디 SQ5 스포트백 TFSI의 가격은 9420만3000원이다. /양성문 기자 ysm@

YouTube

유튜브(메트로신문) 동영상 제공

