

떠오르는 '연합 LCC'... 항공업계, 매각·인수 등 변화 예고

대한항공-아시아나 합병 파장
제주항공, 티웨이 등 추가행보 전망
“시장 전체에 엄청난 영향을 줄 것”



지난달 29일 인천국제공항 활주로에서 대한항공-아시아나항공 양사 항공기가 오가고 있다. /뉴스1

대한항공과 아시아나항공의 합병으로 국내 저비용항공사(LCC) 업계도 지형 변화가 가시화되고 있다. 우선 양사 계열사인 진에어와 에어서울, 에어부산까지 3개의 통합으로 '연합 LCC' 탄생이 고개를 들면서 제주항공, 티웨이항공, 이스타항공 등 경쟁 업체들의 움직임도 분주해지고 있다.

4일 업계에 따르면 대한항공은 오는 11일 아시아나항공의 제3차 배정 유상증자에 참여해 1조5000억원을 투자하고 아시아항공 신주약 1억3157만주(지분율63.9%)를 취득할 방침이다. 앞서 납입한 계약금 및 중도금(7000억원)을 포함해 잔금 8000억원을 추가 투입하게 되면 양사의 합병은 마무리된다. 이에 따라 아시아나항공은 12월 12일 대한항공의 자회사로 편입된다.

양사의 합병으로 자회사인 LCC도 통합되면서 '연합 LCC'의 등장으로 시장 경쟁력도 변화가 감지되고 있다.

연합 LCC는 규모면에서 공룡으로 성장하게 된다. 지난 20년간 LCC업계 1위를 지켜온 제주항공을 가볍게 따돌릴 전망이다. 연합 LCC의 지난해 기준 매출은 2조 4785억원, 승객수는 5144만명의 규모다. 제주항공의 매출과 승객

수는 각각 1조 7240억원, 1230만명인데 이를 훌쩍 뛰어 넘는다. 보유 항공기 대수도 제주항공은 41대인 반면 연합 LCC는 총 58대가 된다.

항공 업계에서는 연합 LCC의 등장으로 3강 체제로 재편될 것으로 전망하고 있다. 연합 LCC와 제주항공, 최근 대한항공의 유럽 노선 4개를 인수해 몸집을 키우고 있는 티웨이항공의 경합이 유력하다.

항공업계가 '규모의 경제'에 직접적인 영향을 받는 만큼 제주항공은 M&A를 진행할 가능성이 높다. LCC를 소유한 국내 사모펀드(PEF)의 지분 매각도 예상된다. PEF가 보유하고 항공사는 이스타항공(VIG파트너스), 에어인천(소시어스PE), 에어프레미아(JC파트너스) 등이다. LCC를 소유한 PEF 대부분은 코로나19 당시 매입을 통해 최대 주주로 올랐다. 올해부터 회수 시기가 시작될 뿐 아니라 여객 수요가 정상화 수순을 밟고 있어 대다수 PEF는 엑시트를 서두르고 있는 모습이다. 제주항공은 2019년 이스타항공 인수를 추진한 데 이어 올해 4월엔 아시아나항공 화물 사업 부문 인수를 추진했다. 이스타항공이 경영 정상화에 속도를 내면서 정상궤도에 진입한 만큼 매각 가능성이 높다.

장거리 노선을 늘리고 있는 티웨이항공과 에어프레미아의 움직임도 업계 초미의 관심사다. 티웨이항공과 에어프레미아는 국내 리조트 업계 1위

대명소노그룹이 올 들어 2대 주주로 등극하며 경영권까지 넘보고 있다. 양사 모두 미래 경쟁력 확보를 위해 중장거리 노선을 강화하며 탈 LCC에 나서고 있다.

다만 연합 LCC 출범까지 풀어야 할 숙제가 적지 않다. 부산 지역사회는 분리 매각을 요구하는 목소리가 갈수록 커지고 있다. 특히 가덕신공항 개항을 앞둔 부산시는 거점항공사가 어느때보다 필요한 상황이다. 에어부산은 지난 2007년 지역 상공계와 부산시가 공동으로 출자해 설립, 현재 부산시와 부산 지역 기업이 지분 16.1%가량을 보유하고 있다.

항공업계 관계자는 “연합 LCC 등장은 단순히 순위 변동이 아닌 시장 전체에 엄청난 영향을 줄 것”이라며 “규모의 경제를 활용한 공격적인 가격 정책에 대비하기 위해 기존 LCC 사이에도 인수합병 등 추가적인 변화가 일어날 가능성이 높다”고 말했다.

/양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr

대한상의 “65세 정년연장 시기상조”

짧은 제도 정착기간 등 우려
“은퇴지연으로 청년 취업 영향”

급격한 저출생·고령화에 대응해 국회에서 논의 중인 '65세' 정년연장과 관련 시기상조라는 분석이 나왔다.

대한상공회의소가 4일 발표한 '일본의 고용연장 사례로 본 한국 고용연장 방안' 보고서는 “일률적인 정년연장 시행에 따라 청년 취업기회가 감소할 수 있어 점진적으로 시행해야 한다”고 지적했다.

보고서는 현재 국회 논의 중인 내용은 정년을 65세로 일률적으로 연장하는 내용이 주를 이루고, 제도 정착기간이 5~8년(2025~2033년)으로 짧다는 점에

서 우려를 제기했다.

일본의 경우 25년이라는 장기간에 3단계에 걸쳐 점진적으로 65세 고용을 정착시켰다고 보고서는 밝혔다.

시기별로 보면 ▲65세 고용연장 노력(2000년) ▲선별적 대상자 고용연장 의무화(2006년) ▲희망자 전원 고용연장 의무화(2013~2025년) 등이다.

보고서는 일자리 상황이 열악한 한국에서 일률적인 정년연장을 시행하면 기성세대 은퇴 지연으로 청년들의 취업시장은 더욱 열악해질 것이라고 우려했다. 일본은 지난해 기준 구직자 1인당 일자리 수를 뜻하는 '신규구인배수'가 2.28개로, 한국(0.58개)보다 일자리가

풍족한 상황이다.

보고서는 일률적 연장제도와 현저히 짧은 제도 정착 기간은 기업에 부담으로 작용할 것이라고 밝혔다.

일본의 경우 2006년 '선택적 65세 고용확보 의무화'를 통해 ▲60세 정년폐지 ▲정년연장 ▲계속고용(재계약) 등 기업의 여건에 맞는 제도를 선택할 수 있도록 자율성을 부여했다.

강석구 대한상의 조사본부장은 “실질적으로 60세 이상 고령인력의 노동시장 참여기간을 늘릴 수 있는 직업훈련, 고령인력 적합업무개발 등 평생직장이 아닌 평생직업 정책을 적극 펼쳐야 한다”고 강조했다.

/양성운 기자

한화시스템, '기업혁신대상' 산자부 장관상

국내 방산기업 유일 수상



한화시스템은 지난 3일 '제31회 기업혁신대상'에서 산업통상자원부 장관상을 수상했다. 김병철 한화시스템 지속가능경영팀 차장(왼쪽)과 전연보 한화시스템 재무실장이 시상식에서 기념촬영을 하고 있다. /한화시스템

한화시스템이 대한민국 대표 우주·방산 및 ICT 기업으로써 올 한해 ESG(환경·사회·지배구조) 경영을 성실히 수행하며 관련 시상식에서 수상의 영예를 안았다.

한화시스템은 지난 3일 산업통상자원부와 대한상공회의소가 주관한 '제31회 기업혁신대상'에서 산업통상자원부 장관상을 수상했다고 4일 밝혔다. 기업혁신대상은 매년 경영혁신과 환경·사회·지배구조(ESG) 실천에 앞장선 국내 대·중·소기업 중 모범사례를 발굴해 포상하는 행사다.

한화시스템은 우주·인터넷 통한 정보격차 해소와 디지털 포용 노력 인정받아 국내 방산기업으로는 유일하게 수상 기업으로 선정됐다.

한화시스템 관계자는 “한화시스템이 사회적 가치 창출을 위해 꾸준히 행해

온 노력이 대외적으로도 인정받아 기쁘다”며 “앞으로도 상생문화 확산 및 지역사회 발전에 기여 가능한 다양한 프로그램을 운영·확대해 국내 기업들의 지속 가능한 미래를 선도하는 나침반이 될 것”이라고 포부를 밝혔다.

/양성운 기자

아시아나 22일 한중 취항 30주년

30년간 양국 가교 역할

아시아나항공이 오는 22일 중국 노선에 취항한 지 30주년을 맞는다.

아시아나항공은 한중 취항 30주년을 기념하여 4일 베이징 서우두 공항 제3 터미널에서 기념 행사를 가졌다.

아시아나항공은 이날 OZ334편 베이징-인천 항공편 체크인 카운터에 행사 부스를 설치하고 경품 추첨을 하는 등 기념행사를 열었다. 또 탑승구에서는 탑승객들을 대상으로 취항 30주년 기념품도 증정했다.

지난 1994년 12월 22일 김포-베이징, 김포-상하이편을 취항하며 중국 하늘길을 개척한 아시아나항공은 30년간 양국의 가교 역할을 톡톡히 해왔다. 현재까지 중국에 최대 24개 도시 31개 노선을 운항하며 국내 최대 중국 노선 운항 항공사의 명성을 쌓았다.

/양성운 기자

현대제철, 탄소저감형 건축 모델 만든다

탄소저감형 건설장재 사용 확대

현대제철이 현대건설과 손잡고 탄소저감 건설장재 적용 등 기존 30% 이상 탄소배량을 줄이는 등 탄소중립사회를 앞당긴다.

현대제철과 현대건설은 '탄소저감형 건설장재' 사용을 늘려 탄소저감형 건축 모델을 구축키로 했다고 4일 밝혔다. 탄소저감형 건축모델은 건축물 건설단계에서 탄소배출 주요인인 콘크리트에서 탄소배출을 줄이는 것이다. 현재 유럽, 미국 등에서 탄소저감을 위해 시행하고 있는 내재탄소량 저감의 핵심 방식이다.

이 모델에는 현대제철에서 생산한 탄소저감형 철근과 형강을 적용한다. 현대제철 철근, 형강은 같은 전기로 방식으로 생산된 자재에 비해서도 탄소배출량이 적은 것이 특징이다.

양사는 시멘트 분야에서도 탄소저감



현대제철 전기로에서 생산한 탄소저감형 철근

형 제품을 개발하기 위해 삼표시멘트를 포함한 3사간 협의체도 별도로 구성했다. 내년 건설현장 적용을 목표로 현재 상용화 검증단계에 있다.

현대제철 관계자는 “현대건설 주요 건축물을 대상으로 탄소저감형 철근과 형강, 시멘트를 적용했다는 가정 하에 탄소배출량을 평가해본 결과 내재탄소 부분에서 기존 건축물 대비 약 30% 이상 낮아진 탄소배출량을 보여 탄소저감의 효과가 크다는 것을 확인했다”고 말했다.

/양성운 기자

한국타이어, 소재부품 기술개발 사업 참여

타이어 몰드 자원순환 기술 등 확보

한국타이어엔테크놀로지(한국타이어)가 지속적인 혁신을 앞세워 친환경 제조 기술 확보에 집중한다.

한국타이어는 자사 중앙연구소 한국테크노돔이 산업통상자원부의 소재부품 기술개발 사업의 세부 과제 수요기관으로 참여해 타이어 몰드의 자원순환 기술 개발에 나선다고 4일 밝혔다.

타이어 몰드는 타이어에 최종 형태를 부여하는 정밀 금형을 말한다.

산업부는 ‘폐금형, 공구강 재소재화 및 정밀 금형 제조 기술 개발’을 과제로 선정했고, 이와 관련해 총 16개 기관이

4개의 세부 과제를 수행한다.

한국타이어는 폐기되는 타이어 몰드를 재용해해 사용할 수 있는 몰드로 만드는 전 과정에서 기술 확보에 나선다. 특히 최종 가공 기술을 집중적으로 개발할 예정이다.

여기에도 초정밀 패턴 금형 적층 제조용 분말 제조 기술을 개발하는 2세부 과제 등에도 참여한다.

한국타이어 관계자는 “지난해 3D프린팅 활용 우수사례 경진대회 등에서 우수성을 인정받았다”며 “타이어 몰드 제조를 위한 3D 프린팅 기술을 개발해 연구용 몰드에 적용하는 등 기술 혁신에 앞장서고 있다”고 말했다.

/양성운 기자