

자카르타 노선 재분배 임박… LCC업계, 줄이어 도전장

연간 여객수요 40만~50만명 달해
제주, 티웨이, 이스타 등 취항 신청
업계 “재무·경험이 핵심기준 될 것”

대한항공·아시아나 합병으로 회수된
인천-자카르타노선 운수권 재배분이 초
읽기에 들어가면서, 연간 50만 명 수요의
‘황금노선’을 둘러싼 국내 저비용항공사
(LCC)들의 경쟁이 본격화되고 있다.

17일 항공업계에 따르면 공정거래위원회는 대한항공과 아시아나항공 합병 과정에서 회수된 인천-자카르타노선에 대해 제주항공, 티웨이항공, 이스타항공, 에어프레미아 등 4개 항공사로부터 신규 취항 신청을 접수했다. 공정위는 이들이 제출한 사업계획과 재무 자료 등을 토대로 이달 말 최종 운항지를 선정할 예정이다.

자카르타노선이 주목받는 가장 큰 이유는 수요의 안정성이다. 인천-자카르타노선의 연간 여객 수요는 40만~50만 명 수준으로 꾸준히 유지되고 있다. 올해 1월부터 11월까지 이용객은 43만 9563명으로 집계됐고 지난 2024년에는



지난 3일 인천 중구 인천국제공항 제1여객터미널에서 여행객들이 출국 수속을 받고 있다.

/뉴스

46만4787명, 2023년에는 41만9147명을 기록했다. 코로나19 이전인 2018년과 2019년에도 각각 49만3510명, 49만1895명으로 연간 50만 명에 근접한 수요를 보였다.

해당 노선은 양국 간 항공회담을 통해 운항 편수와 사업자가 제한되는 비자유화 노선이다. 신규 항공사의 자유로운 진입이 가능한 일반 동남아 노선과 달리 과도한 공급 경쟁 가능성이 낮고, 수익 성 예측이 비교적 용이하다는 평가를 받

는다. 고환율로 수요 변동성이 커진 팸이나 미주 노선과 비교해 안정성이 높다는 점도 부각된다.

또한 자카르타는 인도네시아의 수도 이자 최대 경제 도시로, 관광 수요뿐 아니라 비즈니스 출장과 교민·상용 수요 비중이 높은 노선이다. 현대자동차, 포스코, LG에너지솔루션 등 국내 주요 기업의 생산 거점이 집중돼 있어 기업 출장 수요가 상시적으로 발생한다. 여기에 동남아 허브 역할을 하는 공항 특성상 환

승 수요까지 기대할 수 있어 수요의 질과 폭이 모두 안정적이라는 평가다.

항공사별 경쟁력은 뚜렷하게 같다고 있는 상황이다.

제주항공은 국내 LCC 1위 사업자로 B737 계열 항공기 약 40대를 보유한 안정적인 기단과 인도네시아 운항 경험을 강점으로 내세운다. 다만 주력 기재가 200석 미만의 소형기라는 점에서 평균 탑승객이 230명 이상인 자카르타노선에서는 좌석 효율이 과제로 지적된다.

티웨이항공은 A330과 B777 등 중·대형기를 포함한 기단을 보유해 좌석 공급 측면에서 경쟁력을 갖췄다. 유럽과 중동 노선을 운영하면서 중·장거리 노선 경험을 쌓아왔고, 최근 자본 확충을 통해 재무 구조 개선에 나서면서 지속 운항 가능성이 대한 평가도 개선되고 있다.

이스타항공은 인도네시아까지 안정적인 운항이 가능한 B737-8 기재를 보유했지만 기단 규모가 작고 자본잠식 상태가 부담 요인으로 꼽힌다. 에어프레미아는 B787-9 중대형 기종을 통한 장거리 운항 경험이 강점이지만, 보유 기재 수가 제한적인 점이 변수다.

업계에서는 이번 운항사 선정에서 재무 안정성과 중·대형기 운영 경험이 핵심 기준이 될 것으로 보고 있다.

항공업계 한 관계자는 “자카르타 노선은 수요 변동성이 적고 공급이 제한된 노선인 만큼 단기 취항 여부보다 중·장기적으로 안정적인 운항이 가능한지가 핵심 평가 요소가 될 것”이라며 “재무 건전성과 중·대형기 운영 경험이 운항사 선정의 결정적 기준이 될 가능성이 크다”고 말했다. /이승용 기자 lsy2665@metroseoul.co.kr

중企 “내년 정책, 금융·세금 부담완화 필요”

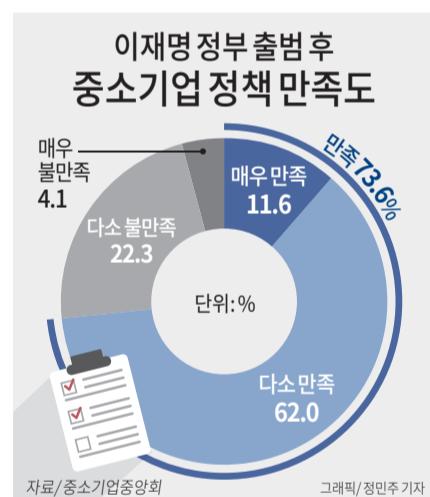
중기중앙회 정부 정책 인식조사
중기 74% “이재명 정부 정책 만족”

중소기업들은 내년 경영에서 가장 큰 애로사항으로 고공행진을 이어가는 원자재값과 높은 인건비를 꼽았다.

내년 한국경제 최대 위기 요인으로는 계속되는 저성장과 저출생이라고 답했다. 정부에 바라는 정책으로는 ‘금융 및 세금 부담 완화’, ‘노동정책 유연화’, ‘인력난 완화’ 등을 주문했다.

이같은 내용은 중소기업중앙회가 제조·비제조업 종300곳을 대상으로 ‘정부의 중소기업 정책에 대한 중소기업계 인식조사’를 실시해 17일 내놓은 결과에서 나왔다.

조사에 따르면 2개를 선택하는 ‘2026년 기업 우려 경영 애로사항’에는 절반이 넘는 50.7%가 ‘고환율 등 원자재·물류비 부담’을 선택했다. 아울러 ‘인건



비 상승’(40%)과 ‘인력난 확대’(30.4%)에 대한 걱정도 많았다.

‘내년 한국경제 최대 위기 요인’으로는 26.7%가 ‘저성장 고착화’를, 24.1%는 ‘저출산·고령화 등 인구위기’를 각각 꼽았다. 대·중소기업 양극화 확대’(22.9%)도 주요 위기 요인으로 지목했다.

정부가 내년에 중점적으로 추진했으면 하는 정책으로는 ▲금융 및 세금 부담 완화(43.2%) ▲주 52시간 개선 등 노동정책 유연화(37.7%) ▲외국인력 확대, 청년인재 채용 지원 등 인력난 완화(26.1%) ▲환율 및 원자재 수급 안정화(25.5%) 등을 희망했다.

이런 가운데 중소기업들은 이재명 정부에 대한 중소기업 정책에 대해 73.6%가 ‘만족한다(매우 만족+다소 만족)’고 답했다. ‘불만족(매우 불만족+다소 불만족)’은 26.4%였다.

아울러 ‘정부가 가장 잘한 중소기업 정책’은 ‘중소기업 R&D 예산 복원 및 AI 전환 등 혁신 지원’이 58.3%로 가장 많았고 ‘미국 상호관세 피해 대응’(40.9%), ‘상생금융자수 법제화 등 금융 환경 개선’(28.7%), ‘창업·벤처기업 활성화 정책 추진’(20.3%) 등의 순으로 조사됐다. /김승호 기자 bada@



현대로템-KIND, 해외철도 사업 맞손

현대로템은 지난 16일 경기도 의왕시에 위치한 본사 사옥에서 KIND와 해외 철도사업 공동발굴 및 상호교류 강화를 위한 업무협약(MOU)을 체결했다고 17일 밝혔다. 양사는 이번 협약을 통해 공동추진 사업 개발 등 다양한 분야에서의 협력을 확대하기로 했다. 이용배 현대로템 사장(오른쪽)과 김복환 KIND 사장이 기념촬영을 하고 있다.

/현대로템

웅진그룹
윤새봄 부회장 선임

윤석금 응진그룹 회장의 차남인 윤새봄 사장(사진)이 부회장으로 승진했다.

웅진그룹은 윤새봄 사장을 부회장으로 승진하는 등 2026년 정기 임원인사를 실시했다고 17일 밝혔다. 웅진 김현호 상무와 웅진프리드리아이프 이준 이사는 전무와 상무로 각각 승진했다.

웅진그룹 관계자는 “이번 인사는 그룹 미래 성장 전략을 본격적으로 실행하는 계기가 될 것”이라고 밝혔다.



김승호 기자

두산에너빌리티, 美 가스터빈 추가 수주

빅테크 기업 계약… 시장 확대 가속

두산에너빌리티가 미국에서 가스터빈 추가 수주에 성공하며 북미 시장 확대에 속도를 내고 있다.

두산에너빌리티는 미국 빅테크 기업과 380MW급 가스터빈 3기 공급계약을 체결했다고 17일 밝혔다. 이번 계약에 따라 두산에너빌리티는 해당 기업이 건설하는 데이터센터에 가스터빈과 발전기를 2027년 1기, 2028년 2기씩 순차 공급할 계획이다.

이번 수주는 지난 10월 체결한 가스터빈 2기 공급계약에 이은 추가 성과

로, 두산에너빌리티는 약 두 달 만에 동일한 미국 빅테크 기업과 총 5기의 가스터빈 공급계약을 잇달아 성사시키며 북미 시장 내 입지를 빠르게 확대하고 있다.

두산에너빌리티 손승우 파워서비스B G장은 “첫 해외수출에 이어 추가 공급 계약까지 성사되면서, 두산은 가스터빈 글로벌 플레이어로 확실히 자리매김하게 됐다”며 “이번 성과를 기반으로 급성장하는 북미 시장에서 입지를 강화하고, 늘어나는 수요에도 적극 대응해 나가겠다”고 말했다.

/원관희 기자 wkh@

“로봇 관련 투자 지속적으로 확대”

현대제철이 선재 검사 및 포장 단계에 로봇을 운용하며 공정 스마트화에 속도를 내고 있다.

현대제철은 지난달 당진 특수강 소형 압연 공장의 선재 코일 출하 라인에 제품 이력·구격 등 정보를 담은 태그를 자동으로 부착하는 ‘선재 태깅 로봇’을 국내 최초로 도입해 운용을 시작했다고 17일 밝혔다.

선재는 가늘고 긴 막대 모양으로 가공한 철강재를 코일 형태로 감아둔 제품이다.

현대제철은 태그 오부착으로 인한 강종 혼재 등 오류를 최소화하고 작업 안전을 개선하기 위해 출하 작업장의 무인자동화를 추진하고 있으며, 그 일환으로 로봇을 도입했다.

‘선재 태깅 로봇’ 시스템은 조립로봇과 부착로봇, 컨베이어, 코일 고정장치, /유혜운 기자

안전펜스 등으로 구성된다. 조립로봇이 출력된 제품 태그에 클립을 조립하고, 컨베이어를 따라 이송된 선재는 고정장치 위에 안착된다. 부착로봇은 선재를 스캔해 태그 부착 위치를 확인한 뒤 자동으로 태그를 부착한다.

현대제철은 이탈리아 철강산업 자동화 전문기업 폴리텍과 협업해 지난해부터 로봇 도입을 추진해왔다. 약 2년에 걸쳐 로봇이 효율적이고 안전하게 운영될 수 있도록 시스템을 설계했으며, 최근 최종 테스트(FAT2)를 통과해 현장 배치를 완료했다. 로봇 주변은 설비 가동 구역과 작업자 진입 구역으로 명확히 분리해 안전성도 강화했다.

현대제철 관계자는 “그동안 작업자의 손에 의존하던 선재 태그 부착 작업을 로봇이 대체하면서 작업 효율성이 높아졌다”며 “앞으로도 글로벌 철강산업 트렌드에 발맞춰 로봇 관련 투자를 지속적으로 확대할 계획”이라고 밝혔다. /유혜운 기자