공정거래위원회	보 도 자 료	대한민국 대전환 한국판뉴딜

보도 일시	2022. 2. 22.(화) 12:00 <2. 23.(수) 조간>	배포 일시	2022. 2. 22.(화) 08:30
담당 부서	시장구조개선정책관 기업결합과	책임자	과 장 민혜영 (044-200-4363)
		담당자	서기관 김수현 (044-200-4364) 사무관 박지아 (044-200-4371) 사무관 김선영 (044-200-4365) 조사관 박민정 (044-200-4368)
	시장구조개선정책관 경제분석과	책임자	과 장 조성익 (044-200-4372)
		담당자	사무관 복홍석 (044-200-4373) 사무관 박태수 (044-200-4375)

대한항공-아시아나항공 기업결합 조건부 승인

- 국제선 여객 26개 노선, 국내선 여객 14개노선 대상 슬롯·운수권 이전, 운임인상 제한, 공급축소 금지 등 시정명령 부과-

□ **공정거래위원회**(위원장 조성욱, 이하 공정위)는 '22. 2. 21일 ㈜대한항공이 아시아나항공㈜의 **주식 63.88%를 취득**하는 기업결합을 **조건부 승인**하기로 결정하였다.

○ 심사결과, **①국제선**의 경우, 양사 중복노선 총 65개중 **26개 노선**, **②국내선**의 경우, 양사 중복노선 총 22개중 **14개 노선**에서 경쟁을 제한할 우려가 크다고 판단하였다.

○ 국내외 **화물노선** 및 그외 **항공정비시장** 등에 대해서는 **경쟁제한성이 없다**고 보았다.

□ 경쟁제한성이 있는 **국내외 여객노선**에 대해서는 경쟁항공사의 **신규진입 등을 촉진**하기 위하여 **향후 10년간 슬롯·운수권 이전 등 구조적 조치**를 부과하였다.

○ 구조적 조치가 이행되기까지는 일정한 시간이 필요하다는 점을 고려하여 조치대상 각각의 노선에 대해 **운임인상제한** 및 **좌석 공급 축소 금지조치 등을 병행 부과**하였다.

□ 금번 항공결합 건은 국내에서 대형항공사(Full Service Carriers)간 결합으로서는 최초의 사례이며, **구조적 조치가 부과된 최초의 사례**이기도 하다.

○ **코로나 상황의 지속**으로 항공수요의 급감 등 **항공업계의 불확실성**이 매우 크며, 외국의 **주요국가들도 심사중*에 있음**을 고려하여 면밀하고 신속하게 선제적으로 심사를 마무리하기 위해 노력하였다.

* (심사완료) 싱가폴, 베트남, 대만, 터키, 말레이시아, 필리핀, 태국, 뉴질랜드 등 8개국
(심사중) 미국, 영국, 호주, EU, 일본, 중국 등 6개국

○ 지난해 **1월 신고접수** 이후, 1년여간 심사전담팀 구성, 여객·화물 분야 경제분석 실시, 해외 경쟁당국과 협의, 노선별 경쟁제한성 검토 및 시정조치방안 마련 등의 심사과정을 거쳤다.

○ 특히, 본건 **시정조치의 실효적 이행**을 위해서는 **항공당국의 역할이 필요**하다는 점을 고려하여 지난 **10월 국토부와 MOU를 체결**하고 **실무협의를 수차례 진행**하였다.

□ 경쟁제한성이 문제되는 노선에 대해 부과된 **구조적 조치**는 당해 노선에 **경쟁항공사의 신규진입**이 이루어져야 실제 효과가 나타난다.

○ 따라서, 앞으로 공정위는 **항공당국·이행감독위** 등과 함께 **시정조치**의 **효과적 이행**을 위하여 최선의 노력을 기울일 것이다.

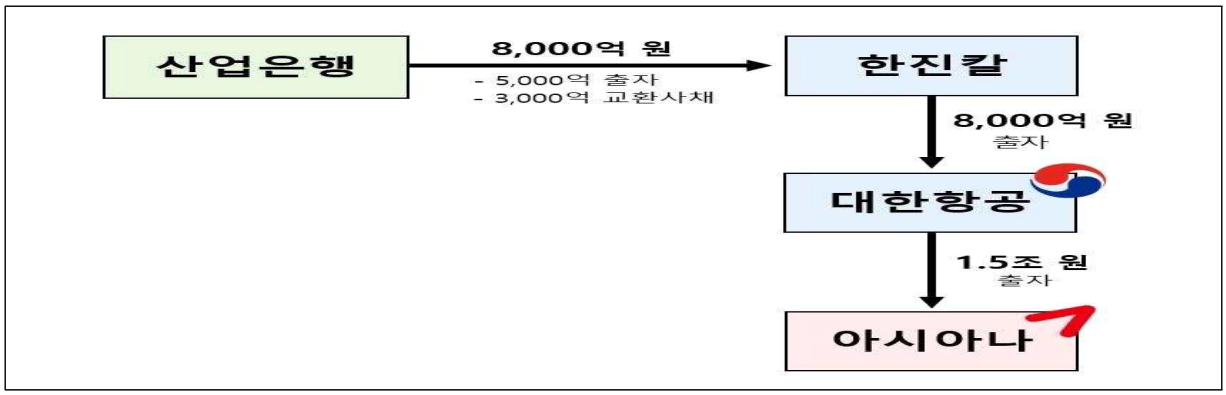
○ 또한, 동남아·중국 등 **중단거리 노선**에서는 슬롯외에 운수권 재배분 등을 통해 **국내LCC들에게 새로운 기회**가 될 것이다.

○ 국내 TOP항공사로서 오랜기간 경쟁하던 **결합 당사회사들**은 **통합으로 인한 효익**을 국내 항공운송서비스 **산업의 경쟁력제고**와 **소비자편익을 높이는 자원으로 활용**할 것으로 기대한다.

Ⅰ 결합 및 심사 개요

□ 대한항공은 **아시아나항공**(이하 '아시아나')의 **주식 63.88%를 취득하는 계약을** 체결('20.11.17.)하고, 기업결합을 신고('21.1.14.)하였다.

* 대한항공은 아시아나가 발행하는 보통주 신주 약 1억 3천만주를 인수할 계획임



□ 이 건 결합으로 발생하는 **주요 결합유형은** 다음 표와 같다.

관련시장	신고회사	상대회사	결합유형
항공여객운송업	◯[1]	◯[2]	수평
항공화물운송업	◯[1]	◯[2]	수평
공항별 운항정비업	◯[3]	◯[4]	수평
공항별 항공기 취급업 (지상조업/급유업/항공화물조업)	◯[5]	◯[6]	수평
항공여객운송업 및 항공화물운송업 ↕ 항공기 정비업 및 항공기 취급업			수직
항공기 정비업(운항정비 제외), 조종사 훈련서비스업, 기내면세품 판매업 등			혼합

1) 대한항공, 진에어, 2) 아시아나, 에어부산, 에어서울, 3) 대한항공, 한국공항(대한항공 계열회사), 4) 아시아나, 아시아나에어포트(아시아나 계열회사), 5) 한국공항, 6) 아시아나에어포트

□ 대한항공과 아시아나는 '19년 **탑승객수 기준** 항공여객부문에서 **우리나라 1위-2위**, 세계시장의 44위와 60위 사업자이다.

○ 아울러, 우리나라 시장의 **4위인 진에어**(대한항공계열), **6위 에어부산, 8위 에어서울**(이상 아시아나계열)등 저비용항공사(LCC)간 **결합**도 발생한다.

□ 결합으로 **양사 중첩이 발생**하는 시장(노선)은 **총 119개**이다.

○ 항공여객운송 **국제선**(65개), 항공여객운송 **국내선**(22개), ③항공**화물**운송 국제선(20개), ④항공화물운송 국내선(6개), ⑤기타6개(항공기정비등)

II 심사 경위

□ '21.1.14일 대한항공의 기업결합 신고 이후 경제분석전문가를 포함한 **전담 심사팀**(총 8명)을 구성하고, **면밀한 심사**를 진행하였다.

○ 당사회사 운항노선 현황, 노선별 점유율 변동, 슬롯·운수권 배분 현황, 운임 결정구조 및 운임현황, 관련 법제 등에 대한 광범위한 양의 자료 수집, 검증 및 검토가 이루어졌다.

○ 외부전문가에 의뢰하여 지난 10월말까지 항공여객·화물운송시장 각각의 관련시장 획정 및 **결합후 노선별 가격인상가능성** 등에 대한 **경제분석**을 **진행**하였다.

○ 경쟁제한효과 분석을 위하여 소비자, 시민단체, 화주·포워더 및 경쟁 항공사 등 **다양한 이해관계자의 의견을 수렴**하고 반영하였다,

- 당사회사에 대한 선호 여부, 항공사선택시 주요 고려요소, 계약방식, 운임 결정방식 등에 대해 **설문조사를 진행**하였다.

- 수십개의 **국·내외 항공사**들을 대상으로 항공사 운영방식, 신규 진입의 제약요소, 이 결합에 대한 **의견** 등을 **청취**하였다.

□ 한편, 대표적 **규제산업**인 항공산업의 특성상 **시정조치**의 **실효성**과 **이행가능성**을 제고하기 위하여 **항공당국**과도 긴밀히 **협의**하였다.

○ 작년 10월 체결한 **공정위-국토교통부간 업무협약**을 바탕으로, 4차례 협의를 통해 **시정방안과 관련한 항공당국의 의견을 수렴**하였다.

□ 아울러, 양 국을 오가는 항공운송의 특성을 감안하여 이 건을 심사한 **다수의 해외 경쟁당국**과 **경쟁제한성 판단 및 효과적인 시정조치방안 마련**에 대하여 **지속적인 협의***도 실시하였다.

* 미국, EU, 중국, 일본, 영국, 호주, 베트남, 싱가폴 등 총 8개국과 약 30차례 회의 실시

Ⅲ 심사 내용

1. 관련시장 획정 : 출발지-도착지 노선별 시장

□ **(국제선)** 소비자의 수요대체성, 공급자의 공급대체성, 과거 다수의 외국 항공사간 결합 심사사례 등을 종합적으로 고려하여 **출발-도착 도시간 시장으로 획정**하였다. (Origin&Destination)

○ 소비자들이 티켓 구매시 일반적으로 왕복편을 구매하는 패턴 등을 고려하여 **왕복 시장**을 **기준**으로 하였다.

* (예) 서울→뉴욕→서울 항공편을 하나로 획정

○ 중·단거리 노선은 **직항편을 기준**으로 하고, **장거리 노선**(운항시간 8시간 이상)은 경유편이 대체재가 될 수 있는 점을 감안하여 **1회 경유편을 하나의 시장**으로 획정하였다.

○ **같은 도시 내 인접공항**이 있는 경우 공항 간의 대체가능성을 고려하여 **하나의 시장**으로 획정하였다.

* (예) 인천공항과 김포공항을 '서울'로, 나리타공항과 하네다공항을 '도쿄'로 하여 ①인천-나리타, ②인천-하네다, ③김포-하네다 노선을 '서울-도쿄' 시장으로 획정

□ **(국내선)** 출발-도착 도시간 시장으로 획정하되, **소비자의 구매 패턴** 등을 고려하여 왕복이 아닌 **편도노선**으로 각각 획정하였다.

* (예) 제주→김포, 김포→제주 시장을 각각 별개의 시장으로 획정

○ **내륙간 노선**의 경우 고속철도(KTX, SRT)가 항공운송의 대체수단이 된다는 점*을 고려하여 **고속철도를 포함**하였다.

* 이동시간, 운임, 운항빈도, 소비자 설문조사 결과 등을 고려

□ 시장획정 결과, 결합당사회사(5개사)는 **국제선 총 65개 시장**에서, **국내선 총 22개 시장**에서 **중첩이 발생**하는 것으로 나타났다.

* [붙임 2] 항공여객운송 국제선(65개)·국내선(22개) 중복노선 현황

2. 경쟁제한성 판단 요소

◇ 결합에 따른 **시장집중도**의 변화, 당사회사간 **수요대체성**, 다른 항공사로의 **구매 전환가능성**, 당사회사와 다른 회사간의 **공급능력 격차** 등을 기준으로 **각 노선별로 경쟁제한성을 판단***

* 코로나19의 영향으로 2020년부터 항공여객수요가 급감한 점을 감안하여 항공운송시장이 정상적이었던 2019년 경쟁상황을 기준으로 함

○ 결합후 운임인상가능성에 대한 **경제분석**, 회사의 **운임 결정구조**, **운임인상 여력**, **소비자 설문결과**, **이해관계자 의견**, **신규 항공사의 진입가능성** 등을 **종합적**으로 **분석**

□ **(시장집중도)** 당사회사는 결합 이후 우리나라 **국제선** 전체 약 **48.9%**, **국내선 제주 노선** 전체 약 **62.0%의** 점유율을 차지하여 우리나라 항공운송시장 **1위 사업자의 지위를 매우 공고히** 하는 것으로 나타났다.

○ 국제선 노선별로는 당사회사 **독점 운항 노선**이 **10개**, **60% 이상인 노선이 29개** 등 다수 노선에서 **시장집중도가 매우 높다.**

○ 국내선 노선별로는 당사회사 **독점 노선이 6개**, 대구↔제주를 제외한 **모든 제주-내륙 중복노선**에서 당사회사 점유율이 약 **60% 이상**이 된다.

□ **(수요대체성 및 구매전환가능성)** 당사회사간 **수요대체성**은 **높으나**, 소비자들이 다른 항공사로 **구매**를 **전환**하는 것은 용이하지 않다.

○ 소비자들은 당사회사를 **매우 밀접한 대체수단**으로 인식하며, 대표 **국적항공사에 대한 소비자들의 선호**가 매우 높고 **운항시간대, 운임, 각종 제공 서비스가 유사***하여 당사회사간 수요대체성이 매우 높다.

* (예) 서울-뉴욕 노선의 경우 ①양사 간 출·도착시간 차이가 20분에 불과하고, ②승인운임은 1만원 차이, 실제운임은 약 10% 차이가 있으며, ③양사 모두 유사한 수준의 기내식, 서비스용품, 무료 수하물 등을 제공함

○ 이에 비해, 외국 항공사 등 다른 경쟁항공사들에 대한 **국내소비자들의 선호가 낮고**, **제공서비스, 마일리지제도, 운항시간대, 운항횟수** 등에 차이가 있어 대체성이 낮고 구매전환도 쉽지 않다.

□ **(노선별 신규진입 가능성 및 경쟁상황)** 인천·제주·김해공항 및 다수 해외공항에서 **슬롯이 부족***하고, 항공비자유화** 노선의 경우 **운수권보유 필요성**등 경쟁 항공사가 **신규**로 **진입**하는데 일정한 제약이 있다.

* 국내 인천, 제주, 김포공항 및 외국 주요 공항들은 Level3 혼잡공항

** 자유화 노선(미국, 캐나다, 스페인, 일본 다수 등), 비자유화노선(유럽 및 중국 다수 등)

□ **(공급능력 격차)** 당사회사는 경쟁사에 비해 국내 공항에서의 **슬롯, 운수권,** 게이트·체크인카운터 등 **공항시설 접근성, 네트워크 접근성** 등 **생산능력 측면에서도 매우 우월**하여 당사회사가 경쟁제한행위를 하더라도 경쟁사들이 이를 **적기에 견제하기 어렵다.**

□ **(경제분석 결과)** 다수의 노선에서 당사회사가 결합 후 **운임을 인상할 가능성**이 있는 것으로 나타났다.

○ **북미·유럽**은 **모든** 중복노선에서, **중국·동남아**는 **일부노선**에서 **가격인상률**이 높으며, **일본**은 **가격 인상률**이 **낮은 것**으로 분석되었다.*

* 평균 가격인상률 (북미) 26.3%, 유럽 11.5%, (중국) 7.6%, (동남아) 4.9%, (일본) 2.9%

○ **국내선**은 **제주-내륙 대부분 노선**에서 **가격 인상률**이 **높은** 것으로 나타났다.

* 평균 가격인상률 (제주발) 12.4%, (제주착) 9.9%

□ **(운임 결정구조)** 대한항공과 아시아나는 국제선 운임 결정시 **경쟁사의 운임을 벤치마킹***하는 방식을 사용하고 있다.

* (예시) 대한항공 점유율 ①70% 이상 → (경쟁사 운임 + 15만원), ②50% 수준 → (경쟁항공사 유사 운임), ③20% 미만 → (경쟁사 운임 - 5만원) 으로 운임 책정

○ 기업결합 후 **가장 유력한 경쟁자**가 **소멸**함에 따라 벤치마킹 대상이 사라져 운임 경쟁의 유인이 낮아지는 반면, **높아진 점유율**을 토대로 **운임**을 **인상**하거나 높은 운임을 유지할 **가능성이 높다.**

□ **(운임인상 여력)** 당사회사의 **실제운임**은 국토교통부 **승인운임**(상한선)에 비해 크게 **낮아*** 결합후 운임**인상 여력이 충분**하다.

* 항공사업법령에 따라 노선별 운임을 국토부에 인가 또는 신고 → 대부분 노선에서 회사의 실제 운임은 국토부 승인운임의 30%~50% 수준임

3. 노선별 경쟁제한성 판단결과

◆ (국제선 여객) 총 65개의 중복노선중 26개 노선 경쟁제한성 있음
(미주 5개, 유럽 6개, 중국 5개, 동남아 6개, 일본 1개, 대양주 등 기타 3개)

◆ (국내선 여객) 총 22개의 중복노선 중 14개 노선 경쟁제한성 있음
(제주 ↔ 김포, 청주, 부산, 광주, 진주, 여수, 울산 노선, ※대구는 제외)

경쟁제한성이 있는 국제노선

구분	중복노선 개수	경쟁제한성 노선 개수	경쟁제한성 있는 노선명
미주	5개	**5개**	· 서울 ↔ ①뉴욕, ②로스엔젤레스, ③시애틀, ④샌프란시스코, ⑤호놀룰루
유럽	6개	**6개**	· 서울 ↔ ①바르셀로나, ②프랑크푸르트, ③런던, ④파리, ⑤로마, ⑥이스탄불
중국	18개	**5개**	· 서울 ↔ ①장자제, ②시안, ③선전 · 부산 ↔ ④칭다오, ⑤베이징
일본	12개	**1개**	· 부산 ↔ 나고야
동남아	19개	**6개**	· 서울 ↔ ①프놈펜, ②팔라우, ③푸켓, ④자카르타 · 부산 ↔ ⑤세부, ⑥다낭
기타	5개	**3개**	· 서울 ↔ ①시드니, ②괌 · 부산 ↔ ③괌
총계	65개	**26개**	-

[붙임 3] 항공여객운송 국제선 26개 경쟁제한 노선 점유율 등 현황

경쟁제한성이 있는 국내노선

구분	중복노선 개수	경쟁제한성 노선 개수	경쟁제한성 있는 노선명
제주노선	16개	**14개**	· 제주 ↔ ①청주, ②김포, ③진주, ④광주, ⑤부산, ⑥여수, ⑦울산
내륙노선	6개	**0개**	-
총계	22개	**14개**	-

[붙임 4] 항공여객운송 국내선 14개 경쟁제한 노선 점유율 등 현황

< 미주 노선 >

□ 당사회사가 운항하는 미주노선 총 13개중 결합으로 영향을 받는 **중복노선은 총 5개**이며, **5개 노선 모두 경쟁제한성이 있다.**

○ 당사회사의 **합산점유율이 약 78%~100%**로 경제분석결과 **가격인상률이 매우 높게 나타나며,** 델타항공*을 제외하면 **경쟁자가 없거나 1개사**이다.

* 대한항공과 델타항공은 2018년부터 조인트벤처 협약을 체결하고 한-미 노선을 공동으로 운영(운임결정 등)하고 있어 경쟁제한성 판단시 하나의 사업자로 취급(점유율 합산 등)

- **샌프란시스코와 호놀룰루 노선**에서 각각 유나이티드항공과 하와이안항공이 **경쟁자**로 운항하고 있으나, 점유율이 **약 20% 수준**에 그친다.

* 서울 - 뉴욕·LA·시애틀 노선은 결합 후 당사회사(델타항공 포함) 독점

○ 한편, 운항시간의 차이, 경유편 탑승객 비중이 약 2%~13%에 그치는 점 등을 감안할때 **경유편**이 직항편의 **유효한 대체수단**이 되기 **어렵다.**

< 유럽 노선 >

□ 당사회사가 운항하는 유럽노선 총 15개 중 결합으로 영향을 받는 **중복노선은 총 6개**이며, **6개 노선 모두 경쟁제한성이 있다.**

○ 당사회사 **합산점유율이 약 69%~100% 수준으로** 경제분석결과 **가격인상률이 매우 높은** 것으로 나타났다.

- 당사회사 **독점인 바르셀로나** 노선 외 **5개 노선**(파리・로마・런던・프랑크푸르트・이스탄불)은 노선별로 각각 **1개의 외항사***가 경쟁하고 있으나, 점유율이 **약 13%~31% 수준**에 그친다.

* 각 노선별 에어프랑스, 알리탈리아, 영국항공, 루프트한자, 터키항공

○ 직항편과 경유편의 운항시간의 차이가 크고, 경유편 이용객 비중이 약 7%~21%*에 그치고 있어 **경유편**이 **유효한 대체수단으로 보기 어렵다.**

* 바르셀로나 노선의 경우 경유편 이용객 비중이 약 45%이나, 아시아나가 운항을 시작한 '18년말부터 직항편의 비중이 급격히 높아지고 있으며, 직항편과 경유편의 운항시간 차이도 큼

○ 아울러, 인천공항과 각 외국공항 모두 **슬롯의 제약**이 크고, 이에 더해 바르셀로나 노선을 **제외**한 5개 노선은 모두 **운수권의 제약**이 있어 다른 항공사의 **신규진입**이 용이하지 않다.

< 중국 노선 >

□ 당사회사가 운항하는 중국노선 총 58개중 결합으로 영향을 받는 **중복노선**은 **총 18개**이며, 이 중 **5개 노선**에서 **경쟁제한 소지가 있다.**

○ 5개 노선의 당사회사 **합산점유율은** 약 **65%~100%***로서 **경제분석** 결과 **가격인상 가능성**이 높으며, **슬롯 및 운수권 제약**으로 신규 항공사의 진입도 용이하지 않다.

* 부산-칭다오, 서울-장자제 노선은 결합 후 당사회사가 완전 독점

○ 반면, 경쟁제한 우려가 없는 **13개 노선**은 당사회사 **점유율**이 **비교적 낮으며**(약 22%~59%), 가격인상 가능성도 미미한 것으로 나타났다.

- 각 노선별로 **경쟁사가 다수***이거나, **중국 대형항공사**들 또는 국내 LCC들이 **강력한 경쟁자***로 있는 점, 운수권의 여유가 있어 신규 진입 가능성이 높은 점 등을 감안하였다.

* [서울-상하이, 칭다오, 홍콩, 옌지 노선] 다수의 경쟁사(4개 이상)가 운항
[서울-베이징, 창사, 다롄, 광저우 노선] 중국국제항공, 중국동방항공, 중국남방항공 등 중국 3개 대형항공사의 점유율이 34%～50%로 유력한 경쟁자임

< 동남아 노선 >

□ 당사회사가 운항하는 동남아 노선 총 44개중 결합으로 영향을 받는 **중복노선**은 총 **19개**이며, 이 중 **6개** 노선에서 **경쟁제한 소지가 있다.**

○ 6개 노선의 당사회사 **합산점유율은 약 66%~100%***로 높으며, **경제분석** 결과 대부분 **가격인상 가능성이 높은 것**으로 나타났다.

* 서울-프놈펜, 서울-팔라우 노선은 결합 후 당사회사가 완전 독점

○ 반면, 경쟁제한 우려가 없는 **13개 노선**은 당사회사 **점유율**이 **비교적 낮으며**(약 15%~59%), **경제분석 결과** 가격인상 가능성이 미미하다.

- 각 노선별로 **경쟁사가 다수***이거나, 각국의 대형항공사 또는 우리나라 LCC들이 **강력한 경쟁자***로 있는 점 등을 고려하였다.

* 서울-타이페이, 하노이, 나트랑, 방콕, 칼리보, 클락, 호치민 등 대부분 노선에서 외국 항공사(베트남항공, 필리핀항공, 중화항공, 타이항공, 에어아시아 등) 및 우리나라 LCC(제주항공, 티웨이 등) 등이 경쟁하고 있음

* 서울-싱가폴 노선의 경우 싱가폴항공이 약 53%의 점유율로 1위 사업자

< 일본 노선 >

□ 당사회사가 운항하는 한-일 노선 총 36개 중 결합으로 영향을 받는 **중복노선**은 **총 12개**이며, 이 중 **1개 노선**에서만 **경쟁제한성이 인정**된다.

○ 대부분 노선이 **시장집중도가 비교적 높지 않고*** 경제분석 결과 **대부분의 노선**에서 가격인상 가능성이 **미미**하며, **경쟁사도 다수****이다.

* 부산-후쿠오카·오키나와·삿포로 노선을 제외하고 전 노선 당사회사 점유율 48%～58% 수준

- 부산-후쿠오카·오키나와·삿포로 노선 : 당사회사 점유율은 약 74%～86%로 높으나 경제분석결과 가격인상률이 매우 낮은 것으로 분석됨

** 제주항공, 티웨이항공, 전일본공수, 피치항공 등이 대부분 노선에서 경쟁

○ **부산-나고야** 노선의 경우 당사회사만이 운항하여 **결합후 완전독점 노선**인 점을 고려하여 경쟁제한 우려가 크다고 판단하였다.

< 대양주, 몽골, 우즈벡 노선 등 >

□ 당사회사가 **중복**으로 운항한 대양주 등 노선은 **총 5개**로 이중 **3개 노선에서 경쟁제한 소지가 있다.**

○ **3개 노선***은 당사회사 **점유율이 약 62%~96%**로 높고, 노선별로 유효한 **경쟁사가 없거나** ** **적다**는 점을 감안하였다.

* ①서울-시드니, ②서울-괌, ③부산-괌

** 서울-시드니 직항 노선은 결합 후 당사회사가 완전 독점이며, 부산-괌 및 서울-괌 노선은 각각 제주항공과 제주항공·티웨이항공만이 운항

○ 경쟁제한 우려가 없는 **2개 노선***은 당사회사 **점유율이 비교적 높지 않고**(50% 미만), 각각 **강력한 외항사가 경쟁****하고 있음을 고려하였다.

* ①서울-타슈켄트, ②서울-울란바토르

** 각각 우즈벡항공과 몽골항공이 시장의 1위 사업자임

< 국내선 노선 >

□ 당사회사가 운항하는 국내선 노선(편도기준) 총 38개중 결합으로 영향을 받는 **중복노선**은 **22개***이며, 이중 **14개** 노선에서 **경쟁제한성이 있다.**

* (제주-내륙) 제주-①김포, ②청주, ③부산, ④광주, ⑤진주, ⑥여수, ⑦울산, ⑧대구 각 양방향
(내륙-내륙) 서울(김포)-①부산, ②울산, ③여수 각각 양방향

○ **제주-내륙** 노선의 경우, 대부분 당사회사 합산**점유율이** 60%~100%이며, **경제분석** 결과 **가격인상 가능성**이 있다.

* 제주-진주, 제주-여수, 제주-울산 노선은 결합 후 당사회사가 완전 독점

- 다만, **제주-대구** 노선은 대구공항을 주공항으로 하는 **티웨이항공**이 결합 전 시장의 **1위 사업자**인 점, 당사회사 **점유율이 비교적 높지 않은 점**(50% 미만) 등 고려시 **경쟁제한성이 없다**고 판단하였다.

○ **내륙-내륙** 노선(6개)의 경우 **KTX, SRT 등 고속철도**가 충분한 대체수단이 될 수 있는 점, 고속철도 포함시 당사회사의 **여객 점유율이 높지 않은 점** 등을 고려하여 **경쟁제한성이 없다**고 보았다.

4. 항공화물운송시장 등 심사결과

□ **(국제선)** 항공화물운송은 **시간 민감도**가 낮고, 트럭등 다른 운송수단으로 복합운송되며, 일방향 운송인 점 등을 감안하여 **한국발・착 기준 대륙・국가간 편도(Country to Continental) 노선으로 획정**하였다.

○ 시장획정 결과, 이 결합으로 인해 당사회사간 총 **20개 시장***에서 **중첩**이 발생하는 것으로 나타났다.

* [한국발/착(편도 각 방향)] - ①북미, ②유럽, ③대양주, ④중국, ⑤일본, ⑥대만, ⑦동남아 내륙, ⑧필리핀, ⑨인도네시아, [한국발(편도)] - ⑩러시아, ⑪우즈베키스탄

○ 경쟁제한성 판단결과, 화물 운송서비스의 **동질재적 속성**, **다양한 경쟁사***의 존재, 슬롯 등 제약이 적어** **신규진입이 비교적 용이**한 점, 포워더 및 화주와의 **거래과정** 등을 종합적으로 고려시, **모든 노선**에서 **경쟁제한성이 없다**고 보았다.

* 주요 외국항공사, 폴라에어카고 등 화물전용항공사, FedEx, UPS 등 특송사업자 등

** 항공 화물은 여객과 달리 주로 공항 혼잡도가 낮은 밤에 운항되어 슬롯의 제약이 적음

□ **(국내선) 내륙노선**은 **육상운송과**, **제주노선**은 **해상운송**과 대체가능성이 인정되고, 6개 노선* 모두 **육상운송이나 해상운송 수단**에 비해 당사회사의 **점유율이 미미**하므로 경쟁제한성이 없다고 판단하였다.

* 내륙노선(서울→부산, 부산→서울), 제주노선(제주→서울, 서울→제주, 제주→부산, 부산→제주)

< 항공기정비시장 등 기타시장 >

□ 당사회사 간 수평・수직적 중첩이 존재하는 **항공기정비업**, **항공기취급업** 등 기타 시장*은 당사회사의 낮은 **점유율**, **타 항공사와 상호 교환**하는 형태의 서비스 **공급구조**, **경쟁사업자의 존재 등**을 고려할 때, 경쟁이 제한될 가능성은 **낮다**고 판단하였다.

* ①항공기 정비업, ②항공기 취급업, ③기내면세품 판매업, ④GDS 서비스(예약·발권 시스템) 보급업, ⑤조종사 훈련서비스업, ⑥IT서비스업(SI)

5. 예외인정 여부(회생불가 항변)

※ 예외인정 여부에 대한 **입증책임은 사업자**에게 있음 (공정거래법 제9조 제2항)

□ 다음과 같은 점 등을 종합적으로 고려시, 이 건 결합이 법상 예외인정 사유인 **회생이 불가능한 회사와의 기업결합(회생불가 항변)으로 인정되지 않는다**고 판단하였다.

○ **(지급불능 여부)** 아시아나는 현재 **정상적**으로 **채무**를 **변제**하고 있어 지급불능의 상태에 있지 아니하며, **영업실적 개선 추이 등** 고려시 근시일 내 지급불능의 상태에 처할 것으로 단정하기 어렵다.

- 아시아나의 재무구조 악화가 장기간 지속된 점은 인정되나, 최근 코로나19로 인한 **항공화물운송 부문의 호조세**로 영업이익이 흑자로 전환되는 등 **영업실적**이 **개선**되고 있다.

- 향후 **코로나19 상황이 회복**될 경우 **여객운송 수요의 강한 반등**이 예상되는 점을 고려할 때 아시아나의 영업실적 **개선 추세가 지속**될 가능성도 있다.

○ **(자산퇴출 여부) 아시아나의 도산을 가정**할 경우에도 관련 노선에 신규 진입할 가능성이 있는 사업자들은 운항편 추가 투입을 위해 **아시아나의 항공기, 정비, 조업시설 등을 인수**하여 **활용할 가능성**이 존재한다.

○ **(대체인수자 부재 여부)** 아시아나는 대한항공보다 **덜 경쟁제한적인 대체 인수자**를 찾기 위해 적극적인 노력을 다하였다고 보기 어렵다.

- 아시아나는 HDC와의 매각계약이 무산된 이후 규모가 큰 **일부 기업집단**에만 **인수 의사**를 **타진**하였으므로, 대한항공 외에 아시아나 인수 의사가 있는 **대체 사업자가 존재하지 않는다고 단정할 수 없다.**

Ⅴ 시정조치 내용

※ [붙임 5] 노선별 주요 조치 내용

< 시정조치 주요특징 >

□ 경쟁제한 우려를 해소하기 위하여 **원칙적으로 구조적 조치**를 부과하되, **코로나19**에 따른 항공운송시장의 불확실성을 감안하여 **구조적 조치가 이행될 때까지 행태적 조치를 병행 부과***할 필요가 있다.

* 구조적 조치의 이행이 완료되면 행태적 조치의 이행 의무 또한 종료됨

○ 구조적 조치가 불가능하거나 경쟁제한성 해소에 효과적이지 못한 **국내선 6개** 시장에 대해서는 **행태적 조치만 부과한다.**

□ **시정조치의 이행의무**가 시작되는 날은 현재 다수의 외국 경쟁당국이 심사중인 상황을 감안하여 **'기업결합일(주식취득 완료일)'**로 하였다.

○ 즉, 현재 진행중인 **외국의 심사가 모두 종결**되고 대한항공이 아시아나의 **주식 취득을 완료하는 날부터** 당사회사의 **시정조치 이행의무가 시작**된다.

○ 조치의 **이행기간은 '기업결합일로부터 10년'**이다.

□ 현재 다수의 외국 경쟁당국이 **심사중**에 있고, 각 나라마다 **다양한 시정조치가 부과**될 수 있으므로 **추후 전원회의**를 다시 개최하여 외국의 심사결과를 반영한 시정조치의 내용을 **최종 확정**할 예정이다.

< 구조적 조치내용 >

□ 결합 이전 경쟁상황의 유지 및 향후 경쟁촉진을 위해 5개 당사회사에 신규진입의 주요 **제약요소인 슬롯과 운수권 개방조치**를 부과하였다.

1 국내공항 슬롯 이전

□ 경쟁제한성이 있는 **26개 국제노선 및 8개 국내노선 대상** 신규 항공사의 **진입**, 기존 항공사 **증편**시 당사회사가 보유한 **국내공항* 슬롯 반납의무화**

* (국제선) 인천공항, 김해공항, (국내선) 김포공항, 제주공항, 김해공항

ㅇ 당사회사가 반납해야 할 **슬롯개수의 상한선**은 각 노선별로 결정되며, 구체적인 산정 기준은 다음과 같다.

- 양 회사중 **1개사 점유율이 50% 이상** : 결합에 따라 **증가된 탑승객수를 감소**시킬 수 있는 **슬롯의 개수**

- 양 회사 점유율 **모두 50% 미만** : 양사 합산**점유율을 50% 이하로 축소**시킬 수 있는 **슬롯의 개수**

□ 슬롯반납 및 이전 절차, 실제 이전될 **슬롯의 개수와 시간대, 이전 대상 항공사** 등 슬롯 이전의 **구체적인 내용**은 실제 신규 항공사의 **진입 신청 시점**에 공정위가 **국토교통부와 협의**하여 결정한다.

2 운수권 이전

□ 조치대상 26개 국제노선중 운항에 **운수권이 필요한 총 11개 노선***에 대해 신규항공사 진입, 기존항공사 증편시 당사회사의 **사용중인 운수권 반납 의무화**

* **(유럽)** 프랑크푸르트, 런던, 파리, 로마, 이스탄불, **(중국)** 장자제, 시안, 선전, 베이징(부산), **(기타)** 시드니, 자카르타

ㅇ 당사회사가 반납해야 할 운수권 개수의 **상한선**은 **슬롯의 반납 개수 산정 기준과 동일**하다.

* 단, 미배분된 운수권이 있어 국토부가 신규 진입자에게 미배분된 운수권을 배분하는 경우에는 반납해야 할 운수권 개수에서 이를 차감함

□ 운수권의 반납 및 이전 절차, 실제 이전될 운수권의 **개수, 이전 대상 항공사** 등 운수권 이전의 구체적인 내용은 실제 신규 항공사의 **진입 신청 시점**에 공정위가 **국토교통부와 협의**하여 **결정한다.**

3 해외슬롯 이전 등 기타 조치

□ 신규 진입 항공사가 다음의 조치를 요청시 **정당한 사유없이 거절 금지**

ㅇ ①**외국 공항 슬롯 이전·매각**, ②**운임결합 협약** 등 체결, ③국내 공항 각종 **시설 이용 협력**, ④**영공통과 이용권** 획득을 위한 협조

< 행태적 조치내용 >

□ 코로나19에 따른 항공시장 불확실성, 외국 경쟁당국의 심사상황 등 고려시 단기간내 모든 노선에 새로운 항공사의 진입이 어려울 수 있으므로 **구조적 조치 이행기까지 소비자피해 방지를 위한 행태조치** 병행 부과

○ 각 노선에 대한 운임인상 제한, 공급축소 금지, 좌석간격·무료수하물 등 서비스품질 유지, 항공마일리지 불리하게 변경 금지 등

항공여객운송 분야 행태적 조치의 주요 내용

주요 조치		조치 내용
운임 인상 제한		· 각 노선별·분기별·좌석 등급별 평균운임을 '19년 운임 대비 물가상승률 이상으로 인상 금지 * 단, 국제선의 경우 코로나19 상황 등 반영하여 운임인상기준을 달리 정할 수 있음
공급좌석수 축소 금지		· 각 노선별 공급좌석수를 '19년 수준의 일정비율 미만으로 축소 금지 * 단, 축소 금지의 기준이 되는 일정비율은 추후 기업결합일 전 결정하며, 국제선의 경우 코로나19 상황 등을 반영하여 그 기준을 달리 정할 수 있음
서비스 질 유지		· 좌석간격, 무료 기내식, 무료 수하물, 기내 엔터테인먼트, 라운지 이용 등 소비자 제공 서비스의 주요한 내용을 '19년보다 불리하게 변경 금지
마일리지 통합	시행전	· 각사 마일리지 제도를 '19년 시행제도 보다 불리하게 변경 금지
	시행후	· 기업결합일부터 6개월 내 양사 마일리지 통합방안을 제출하고, 공정위의 승인을 얻어 시행. 이후 통합방안 보다 불리하게 변경 금지

○ 시정조치의 **이행기간**은 **구조적 조치가 완료되는 날**까지로, 각 노선별 구조적 조치가 모두 이행되어 **신규 항공사의 진입**이 **완료**되면 각 노선별로 **행태적 조치의 이행 의무**는 **종료**된다.

<예시> '19년 탑승객 수 기준 대한항공 점유율 40%, 아시아 점유율이 30%인 노선 가정
① 반납 슬롯 수 : 양사 모두 점유율이 50% 미만이므로, 양사 합산점유율을 50% 이하로 낮출 수 있는 슬롯의 개수 → 양사 합산 점유율 20%(70%→50%)를 감소시킬 수 있는 슬롯의 개수
② 위 ①의 슬롯개수가 주당 3회로 산정 되었다고 가정
③ A 항공사가 대한항공으로부터 주당 슬롯 3회의 슬롯을 이전받아 운항 시작('24.3월) → 운항 시작일이 구조적 조치 이행 완료일로, 행태적 조치의 이행의무는 이날로 종료됨

□ 한편, 벽지노선으로 수요가 부족한 **국내선 6개 노선***에 대해서는 **10년간 동일한 행태적 조치만 부과한다.**

* 제주-울산, 제주-진주, 제주-여수 각각 양방향

Ⅵ 의의 및 향후계획

□ 이 건은 우리나라 **최초**의 **대형항공사(FSC)간 결합**이면서 다양한 **구조적·행태적 시정조치가 부과**된 최초의 항공결합 사례이다

ㅇ 항공업계의 경영 불확실성 **조기 해소** 및 양사 통합에 따른 **소비자 피해 가능성을 차단**하면서 향후 항공산업의 **경쟁시스템이 유지·강화**될 수 있는 토대를 마련했다는 데 의미가 있다.

ㅇ 또한, 항공운송서비스 소비자와 국민경제에 미치는 영향이 매우 큰 점을 감안하여 최대한 **신속하고 면밀하게 심사**를 진행하여 **실질 심사국중 가장 선제적**으로 결론을 도출하였다.

□ 시정조치안에 포함된 **구조적 조치의 효과**는 향후 항공업계의 **적극적인 참여와 투자**에 의해 실질적인 효과를 거둘 것으로 예상한다.

ㅇ 국제선 **장거리**(미주,유럽, 대양주등) 및 **중단거리**(동남아, 중국등)노선에서의 **경쟁압력의 지속적 유지**는 항공소비자 보호를 위해 매우 긴요한 사항으로 **경쟁외항사** 및 **국내LCC들의 적극적 진입**이 필요하다.

ㅇ 정부로서도 당사회사에게 집중되어 있던 **슬롯과 운수권** 개방 조치를 통해 각 노선별 **새로운 경쟁체제가 도입·강화**될 수 있도록 **유인체계 유지 및 시장감시를 강화**해 나갈 것이다.

ㅇ 구조적 조치의 **이행시기**가 **유동적임을 고려**하여 구조적 조치가 이행될 때까지 항공당국, 이행감독위 등과 긴밀한 협업하에 **행태적 조치의 실질적 이행을 확보해 나갈 것이다.**

- **항공운임**에 대한 적절한 통제, 개별 노선에서의 **좌석공급 축소**, 각종 부대서비스 **품질저하** 등이 부당하게 이루어지지 않는지 **면밀히 점검하고 확인**할 것이다.

□ 현재 **다수의 외국 경쟁당국**(미국, EU, 중국, 일본, 영국, 호주 등 6개국)이 본 건을 **심사중**으로, 향후 동일노선에 대해 공정위의 조치와 **상이**한 **외국당국의 조치**가 있을 수 있다.

○ 따라서, 시정조치 관련규정에 따라 향후 외국 경쟁당국의 **심사결과를 반영**하여 위원회 의결(전원회의)로서 적시에 **시정조치의 내용을 수정·보완 및 구체화**할 것이다.

□ 한편, 최근 다수의 글로벌 M&A사건을 진행하는 과정에서 외국과 우리나라간 **심사법제의 차이**에서 비롯되는 애로가 있어 **국제적 정합성 제고**를 위한 **제도개선방안을 검토**해 나갈 것이다.

○ M&A 심사법제에 대한 비교법적 검토 등 관련 연구용역을 실시('22. 상반기 중) 하고 필요한 경우 법 개정안을 검토·마련할 것이다.

< 붙임 : 참고자료>

1. 슬롯과 운수권 등 항공운송시장 관련 각종 용어 설명
2. 항공여객운송 국제선(65개)·국내선(22개) 중복노선 현황
3. 항공여객운송 국제선 26개 경쟁제한 노선 점유율 등 현황
4. 항공여객운송 국내선 14개 경쟁제한 노선 점유율 등 현황
5. 노선별 조치 내용
6. 이 건 기업결합에 적용된 경제분석 주요 내용

대한민국 정책브리핑
OPEN 출처표시 공공누리 공공저작물 자유이용허락

〈 붙임 1 〉 슬롯과 운수권 등 항공운송시장 관련 각종 용어 설명

1. 슬롯

□ **(개념)** 공항의 처리용량을 관리하는 수단으로, 공항당국*이 항공사에 배정하는 항공기 출발 또는 도착시각(예: 인천공항, 동계, 월·화·수·목·금, 08:10)

* 인천공항의 경우 인천국제공항공사, 김포공항·김해공항 등의 경우 한국공항공사

○ 항공사는 보유 슬롯의 시간대에 항공편 운항에 필요한 공항시설(활주로 등)을 이용할 수 있는 권리를 가지게 됨

* 슬롯의 배정·조정은 일반적으로 공항의 처리용량이 이용수요에 비해 부족한 혼잡공항에서 이뤄지며, 군(軍)공항의 경우에도 혼잡도와 관계없이 슬롯을 조정함

□ **(분배방식)** 공항당국이 슬롯의 배정 주체이며, 하계(3월~8월경)·동계(9월~2월경) 각 시즌을 위해 연 2회 배정이 이뤄짐

○ 일정기간 이상* 운항한 슬롯에 대해서는 기득권이 인정되어, 향후 우선적으로 해당 슬롯을 다시 배정받을 수 있음

* 해당 시즌에 8주 이상 연속으로 정기편을 운항한 경우 등(운항시각 조정·배분 등에 관한 규칙)

2. 운수권

□ **(개념)** 특정 국가에 취항하기 위해 필요한 권리로, 양국 정부 간의 항공협정에 따라 운항횟수 또는 좌석수의 상한으로 총량이 정해짐

* 예: 한국-터키를 오갈 수 있는 운수권은 한국 항공사 주 11회, 터키 항공사 주 11회 상한

○ 다만, 정부 간에 항공자유화 협정을 맺은 경우 운수권의 제한 없이 상대국과 자국을 오가는 항공편을 운항할 수 있음(한국-미국 등)

□ **(분배방식)** 상호주의 원칙에 따라 각국 정부가 자국의 항공사에게 배정할 수 있는 운수권 총량은 동일하게 정해지며, 각국 정부는 총량 내에서 매년 2월경 개별 항공사에게 운수권을 배분

○ 이 때, 기존에 운수권을 배분받았던 항공사에게 기득권이 보장됨

* 예: 한국-터키 간 한국 항공사에게 배정된 총 11회 운수권 중 5개는 대한항공, 6개는 아시아나에 배분되었으며, 기득권을 인정 받아 매년 동일하게 배정되고 있음

3. 영공통과 이용권

□ **(개념)** 다른 국가로의 운항을 위해 항공회담을 통해 확보한 상대국의 영공을 통과할 수 있는 권리로, 특정 영공(예: 러시아 시베리아 지역)을 통과할 수 있는 경우 운항거리, 유류비용 및 시간을 줄일 수 있음

* 영공통과 이용권의 경우 운수권과 달리 총량이 정해져 있지 않은 것이 일반적(자유롭게 이용)이나, 러시아의 경우 시베리아 영공통과 이용권 총량에 상한을 두고 있음

□ **(분배방식)** 운수권과 마찬가지로 정부간의 항공협정을 통해 정해진 총량을 각국 정부가 자국의 항공사에게 배분하며, 기득권이 인정됨

4. 인터라인 협약 (Interline Agreement)

□ 서로 다른 항공사가 각자 운항하는 노선들을 연계하여 경유항공편을 구성하여 판매할 수 있도록 하는 항공사간 계약

ㅇ 인터라인 협약이 체결된 경우 탑승객은 경유항공권을 이용하며 환승 시에 체크인을 다시 하거나, 수하물을 찾고 맡길 필요가 없음

ㅇ 특히, 보다 유리한 조건으로 연결항공편을 상호 정산할 수 있도록 특별운임협약(Special Prorate Agreement)을 함께 체결하는 경우가 많음

5. 운임결합 협약 (Fare Combinability Agreement)

□ 서로 다른 항공사가 각자 운항하는 편도항공편을 연계하여 하나의 왕복항공권을 구성하여 판매할 수 있도록 하는 항공사간 계약

* 예: 대한항공이 운항하는 인천→뉴욕 편도항공편과 델타항공이 운항하는 뉴욕→인천 편도항공편을 조합하여 인천→뉴욕→인천을 여정으로 하는 왕복항공권 구매를 원하는 승객에게 판매

6. 공동운항 협약 (Codeshare Agreement)

□ 다른 항공사가 운항하는 항공편을 자사가 운항하는 항공편처럼 편명을 부여하여 항공권을 구성·판매할 수 있게 하는 항공사간 계약

* 항공편 중 판매항공사(예: 아시아나)와 운항항공사(예: 유나이티드항공)가 다른 경우를 볼 수 있는데 공동운항(코드쉐어)에 따른 것임

<참고1> 운임결합 및 공동운항 예시 (인천-샌프란시스코 항공권 검색결과)

<참고2> 운임결합 협약, 인터라인 협약, 공동운항 협약 체결 조치의 효과

□ 당사회사의 운항편수, 스케줄이 상대적으로 많은 상황에서 **신규진입 항공사가** 제공할 수 있는 **스케줄이 제한**적인 이유로 **승객을 유치하기 어렵고, 당사회사와 경쟁하기 어려운 상황**이 예견되는바, 이러한 문제를 완화하기 위한 조치임

- ㅇ 신규진입 항공사의 입장에서 운임결합협약 등의 계약을 맺을 수 없을 때에는 **본인이 직접 운항하는 항공편들로 구성된 일정만 판매가 가능**했으나,
- ㅇ 운임결합협약, 인터라인, 공동운항 등이 가능하다면 **자신이 운항하는 항공편과 당사회사의 항공편을 조합**한 **다양한 일정을 마케팅할 수 있음**

□ 이러한 이유로 **EU 등 해외경쟁당국**도 **항공사간 결합의 시정방안에** 신규진입하는 항공사가 해당 노선에 수월하게 자리잡을 수 있도록 독려하기 위한 목적으로 **일반적으로 운임결합협약 체결 의무 등을 포함**하고 있음

〈 붙임 2〉 항공여객운송 국제선(65개) · 국내선(22개) 중복노선 현황

1. 항공여객국제선(65개)

대륙 또는 국가	연번	노선명	구분	운항 당사회사	
				대한항공 측	아시아나 측
북미(5개)	1	서울-뉴욕	장거리	대한항공	아시아나
	2	서울-로스앤젤레스	장거리	대한항공	아시아나
	3	서울-시애틀	장거리	대한항공	아시아나
	4	서울-샌프란시스코	장거리	대한항공	아시아나
	5	서울-호놀룰루	장거리	대한항공, 진에어	아시아나
유럽(6개)	6	서울-바르셀로나	장거리	대한항공	아시아나
	7	서울-프랑크푸르트	장거리	대한항공	아시아나
	8	서울-로마	장거리	대한항공	아시아나
	9	서울-런던	장거리	대한항공	아시아나
	10	서울-파리	장거리	대한항공	아시아나
	11	서울-이스탄불	장거리	대한항공	아시아나
중국(18개)	12	부산-칭다오	중단거리	대한항공	에어부산
	13	서울-장자제	중단거리	대한항공	에어서울
	14	서울-시안	중단거리	대한항공	아시아나
	15	서울-선전	중단거리	대한항공	아시아나, 에어부산
	16	부산-베이징	중단거리	대한항공	아시아나
	17	서울-베이징	중단거리	대한항공	아시아나
	18	서울-상하이	중단거리	대한항공	아시아나
	19	서울-옌지	중단거리	대한항공	아시아나
	20	서울-창사	중단거리	대한항공	아시아나
	21	서울-톈진	중단거리	대한항공	아시아나
	22	서울-광저우	중단거리	대한항공	아시아나
	23	서울-다롄	중단거리	대한항공	아시아나
	24	서울-홍콩	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나, 에어서울
	25	부산-상하이	중단거리	대한항공	아시아나
	26	서울-웨이하이	중단거리	대한항공	아시아나
	27	서울-난징	중단거리	대한항공	아시아나
	28	서울-칭다오	중단거리	대한항공	아시아나
	29	서울-항저우	중단거리	대한항공	아시아나
일본(12개)	30	부산-나고야	중단거리	대한항공	에어부산
	31	부산-삿포로	중단거리	대한항공, 진에어	에어부산
	32	부산-오키나와	중단거리	진에어	아시아나
	33	부산-후쿠오카	중단거리	대한항공	에어부산
	34	부산-오사카	중단거리	대한항공, 진에어	에어부산
	35	부산-도쿄	중단거리	대한항공	에어부산
	36	서울-도쿄	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나, 에어서울
	37	서울-오사카	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나, 에어서울
	38	서울-오키나와	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나, 에어서울
	39	서울-삿포로	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나, 에어서울
	40	서울-후쿠오카	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나, 에어서울
	41	서울-나고야	중단거리	대한항공	아시아나

동남아(19개)	42	서울-프놈펜	중단거리	대한항공	아시아나
	43	서울-푸켓	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나
	44	부산-다낭	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나, 에어부산
	45	서울-자카르타	중단거리	대한항공	아시아나
	46	부산-세부	중단거리	진에어	에어부산
	47	서울-팔라우	중단거리	대한항공	아시아나
	48	서울-하노이	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나, 에어서울
	49	서울-다낭	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나, 에어서울
	50	서울-코타키나발루	중단거리	진에어	에어서울
	51	서울-클락	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나
	52	서울-호치민	중단거리	대한항공	아시아나
	53	서울-타이페이	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나
	54	서울-마닐라	중단거리	대한항공	아시아나
	55	서울-세부	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나, 에어부산
	56	서울-방콕	중단거리	대한항공, 진에어	아시아나
	57	서울-싱가포르	중단거리	대한항공	아시아나
	58	부산-타이페이	중단거리	대한항공	에어부산
	59	서울-칼리보	중단거리	진에어	에어서울
	60	서울-나트랑	중단거리	대한항공	아시아나, 에어서울
대양주 등 기타(5개)	61	서울-시드니	장거리	대한항공	아시아나
	62	부산-괌	중단거리	진에어	에어부산
	63	서울-괌	중단거리	대한항공, 진에어	에어서울
	64	서울-타슈켄트	중단거리	대한항공	아시아나
	65	서울-울란바토르	중단거리	대한항공	아시아나

2. 항공여객운송 국내선(22개)

구분	연번	노선명 (각각 양방향)	운항 당사회사	
			대한항공 측	아시아나 측
제주	1	청주-제주	대한항공, 진에어	아시아나
	2	김포-제주	대한항공, 진에어	아시아나, 에어서울, 에어부산
	3	진주-제주	대한항공	아시아나
	4	광주-제주	대한항공, 진에어	아시아나
	5	부산-제주	대한항공, 진에어	아시아나, 에어부산
	6	여수-제주	대한항공	아시아나
	7	대구-제주	대한항공	아시아나, 에어부산
	8	울산-제주	대한항공	에어부산
내륙	9	서울-부산	대한항공	에어부산
	10	서울-울산	대한항공	에어부산
	11	서울-여수	대한항공	아시아나

〈 붙임 3 〉 항공여객운송 국제선 26개 경쟁제한 노선 점유율 등 현황

구분	연번	노선명	당사회사 합산 점유율(%)	경쟁사수	주요 경쟁사
북미(5개)	1	서울-뉴욕	100	0	-
	2	서울-로스앤젤레스	99.7	0	-
	3	서울-시애틀	99.4	0	-
	4	서울-호놀룰루	78.3	1	하와이안항공
	5	서울-샌프란시스코	79.4	1	유나이티드항공
유럽(6개)	6	서울-바르셀로나	100	0	-
	7	서울-프랑크푸르트	86.4	1	루프트한자
	8	서울-로마	87.2	1	알이탈리아
	9	서울-런던	79.8	1	영국항공
	10	서울-파리	75.5	1	에어프랑스
	11	서울-이스탄불	68.7	1	터키항공
중국(5개)	12	부산-칭다오	100	0	-
	13	서울-장자제	100	0	-
	14	서울-시안	96.3	1	중국동방항공
	15	서울-선전	65.3	2	선전항공, 중국남방항공
	16	부산-베이징	66.5	1	중국국제항공
동남아(6개)	17	서울-프놈펜	100	0	-
	18	서울-팔라우	100	0	-
	19	서울-푸켓	89.0	1	티웨이항공
	20	서울-자카르타	70.4	1	가루다항공
	21	부산-다낭	66.4	2	티웨이항공, 제주항공
	22	부산-세부	67.9	1	제주항공
일본(1개)	23	부산-나고야	100	0	-
대양주 등 기타(3개)	24	서울-시드니	96.0	0	-
	25	부산-괌	64.5	1	제주항공
	26	서울-괌	62.5	2	제주항공, 티웨이항공

※ ① 북미 노선의 경우 대한항공과 조인트벤처를 체결하고 노선을 공동으로 운영하고 있는 델타항공의 점유율을 합산

② 장거리 노선[북미, 유럽, 대양주(시드니)]은 직항편 기준

〈 붙임 4 〉 항공여객운송 국내선 14개 경쟁제한 노선 점유율 등 현황

구분	연번	노선명	당사회사 합산 점유율(%)	경쟁사수	주요 경쟁사
제주(14개)	1	제주 - 진주	100	0	-
	2	진주 - 제주	100	0	-
	3	제주 - 여수	100	0	-
	4	여수 - 제주	100	0	-
	5	제주 - 울산	100	0	-
	6	울산 - 제주	100	0	-
	7	제주 - 부산	72.5	2	제주항공, 이스타항공
	8	부산 - 제주	71.9	2	제주항공, 이스타항공
	9	제주 - 광주	64.9	2	티웨이항공, 제주항공
	10	광주 - 제주	63.4	2	티웨이항공, 제주항공
	11	제주 - 청주	64.4	2	제주항공, 이스타항공
	12	청주 - 제주	64.1	2	제주항공, 이스타항공
	13	제주 - 김포	59.5	3	제주항공, 이스타항공, 티웨이항공
	14	김포 - 제주	59.7	3	제주항공, 이스타항공, 티웨이항공

〈 붙임 5 〉 노선별 주요 조치 내용

1. 항공여객운송 국제선 26개 시장

<table>
<tr><th>연번</th><th>구분</th><th>노선명</th><th>구조적 조치</th><th>행태적 조치</th></tr>
<tr><td>1</td><td rowspan="15">항공
자유화
노선</td><td>서울-뉴욕</td><td rowspan="15">기업결합일로부터 10년간

① 국내 공항(인천공항, 김해공항) 슬롯 이전

② 신규 진입자의 다음 요청시 정당한 사유 없이 거절 금지
- 해외공항 슬롯 이전 등 요청
- 운임결합 협약, 인터라인협약, 공동운항 협약 체결 요청
- 국내공항 시설 이용 협력 요청
- 영공통과이용권 획득 협조 요청</td><td rowspan="26">구조적 조치 이행시까지

① 운임 인상 제한
② 공급량 축소 제한
③ 서비스 질 축소 제한</td></tr>
<tr><td>2</td><td>서울-로스앤젤레스</td></tr>
<tr><td>3</td><td>서울-시애틀</td></tr>
<tr><td>4</td><td>서울-호놀룰루</td></tr>
<tr><td>5</td><td>서울-샌프란시스코</td></tr>
<tr><td>6</td><td>서울-바르셀로나</td></tr>
<tr><td>7</td><td>부산-칭다오</td></tr>
<tr><td>8</td><td>서울-프놈펜</td></tr>
<tr><td>9</td><td>서울-팔라우</td></tr>
<tr><td>10</td><td>서울-푸켓</td></tr>
<tr><td>11</td><td>부산-다낭</td></tr>
<tr><td>12</td><td>부산-세부</td></tr>
<tr><td>13</td><td>부산-나고야</td></tr>
<tr><td>14</td><td>부산-괌</td></tr>
<tr><td>15</td><td>서울-괌</td></tr>
<tr><td>16</td><td rowspan="11">항공
비자유화
노선</td><td>서울-프랑크푸르트</td><td rowspan="11">상동

+

기업결합일로부터 10년간
운수권 이전</td></tr>
<tr><td>17</td><td>서울-로마</td></tr>
<tr><td>18</td><td>서울-런던</td></tr>
<tr><td>19</td><td>서울-파리</td></tr>
<tr><td>20</td><td>서울-이스탄불</td></tr>
<tr><td>21</td><td>서울-장자제</td></tr>
<tr><td>22</td><td>서울-시안</td></tr>
<tr><td>23</td><td>서울-선전</td></tr>
<tr><td>24</td><td>부산-베이징</td></tr>
<tr><td>25</td><td>서울-자카르타</td></tr>
<tr><td>26</td><td>서울-시드니</td></tr>
</table>

2. 항공여객운송 국내선 14개 시장

연번	노선명	구조적 조치	행태적 조치
1	청주 → 제주	기업결합일로부터 10년간 국내 공항(인천공항, 김포공항, 김해공항) 슬롯 이전	구조적 조치 이행시까지 ① 운임 인상 제한 ② 공급량 축소 제한 ③ 서비스 질 축소 제한
2	제주 → 청주		
3	김포 → 제주		
4	제주 → 김포		
5	광주 → 제주		
6	제주 → 광주		
7	부산 → 제주		
8	제주 → 부산		
9	진주 → 제주	없음	기업결합일부터 10년이 되는 날까지 ① 운임 인상 제한 ② 공급량 축소 제한 ③ 서비스 질 축소 제한
10	제주 → 진주		
11	여수 → 제주		
12	제주 → 여수		
13	울산 → 제주		
14	제주 → 울산		

〈 붙임 6 〉 이 건 경제분석의 주요내용

1. '국내 내륙 항공여객' 관련 시장획정을 위한 임계매출감소 분석

○ **(목적)** 소비자들의 수요대체 관점에서 '국내 내륙 항공여객' 관련 시장이 고속철도 등을 포함하여 보다 넓게 획정될 필요가 있는지 여부를 판단

○ **(분석방법)** 국내 내륙 항공여객 가격이 5% 또는 10% 인상될 때 발생하는 실제매출감소율과 임계매출감소율*을 비교

* '국내 내륙 항공여객 시장'의 가상적 독점사업자가 가격을 인상할 때 발생하는 이윤 증가를 정확히 상쇄하는 매출감소율로 $\frac{\text{가격인상율}}{\text{가격인상율}+\text{마진율}}$로 계산됨

- 실제매출감소율 < 임계매출감소율 ⇒ '국내 내륙 항공여객' 만으로 관련 시장을 획정*

* 실제매출감소율이 임계매출감소율보다 작으면, 이윤손실 없는 가격인상이 가능한데, 이는 국내 내륙 항공여객에 대한 유의미한 대체재가 없다는 뜻

○ **(분석결과)** 실제매출감소율이 임계매출감소율보다 현저히 커서 고속철도 등을 포함, 관련시장을 넓게 획정할 필요가 있는 것으로 나타남

- 소비자 설문 결과, 내륙 항공여객 요금이 5%(10%) 인상될 경우 더 이상 이용하지 않을 것이라는 응답 비중(실제매출감소율)은 75.0%(85.6%)

- 국내 내륙 여객 손익계산서(제주 노선 제외)를 토대로 계산한 임계매출감소율은 가격인상률 5%(10%) 가정 시 11.3%(20.4%)

임계매출감소 분석 결과

가격인상율	실제매출감소율		임계매출감소율	판단
5%	75.0%	>	11.3%	시장확대 필요
10%	85.6%	>	20.4%	시장확대 필요

※ 본 분석 결과는 '국내 내륙 항공여객'을 후보시장(candidate market)하고 관련시장을 이보다 넓힐 필요가 있는지 여부에 대한 판단이 필요한 본 사건에 국한하여 적용할 수 있음. 고속철도 등을 후보시장으로 하고 항공여객을 포함하여 시장을 확대할 필요가 있는지 여부는 별도의 분석이 필요함.

2. 계량분석을 활용한 항공여객운송 시장에서의 가격인상 가능성 예측

○ **(목적)** 본 건 결합으로 노선 내 시장집중도가 증가함에 따라 여객 항공요금이 얼마나 인상될 것인지를 통계적으로 예측

○ **(분석방법)** 횡단면(cross-section)과 시계열(time-series) 자료가 혼합된 패널 자료(panel data)를 활용한 회귀분석 활용

- **(분석자료)** 국제항공운송협회(IATA) 및 한국공항공사에서 제공받은 노선(O&D)별* · 월별** · 항공사별 탑승객수 및 요금자료 등 이용

  * `19년 기준, 결합당사회사들 중 적어도 한 항공사가 운행 중인 국제선 210개 직항노선 및 제주 출·도착 22개 국내노선 대상

  ** 국제선의 경우 `13년 1월~`19년 12월까지 총 84개월, 국내선의 경우 `16년 1월~`19년 12월까지 총 48개월 간 자료 이용

- **(분석모형)** 요금에 영향을 주는 수요·공급 측 요인*들을 통제한 후 순수하게 노선 내 집중도 1% 변화가 야기하는 요금변화율(%)을 추정

  * 비행거리, 항공유가, 도착지 국민소득·인구, 한국인 출국자 수, 계절요인 등

○ **(분석결과)** 국제선 분석결과, 노선 내 집중도 1% 변화 시 평균 요금 인상률(가격계수)은 북미 0.32%, 유럽 0.13%, 중국 0.16%, 동남아 0.09%, 일본 0.04%로 추정됨

- 국내선의 경우, 노선 내 집중도 1% 변화 시 요금 인상률(가격계수)은 제주출발 노선 0.18%, 제주도착 노선 0.15%로 추정됨

○ **(가격인상률)** 노선별로 본 건 결합에 따라 야기되는 집중도 증가율에 가격계수를 곱하여 노선별 가격인상률을 계산

3. 계량분석을 활용한 국제 화물운송 시장에서의 가격인상 가능성 예측

○ **(목적)** 본 건 결합으로 노선 내 시장집중도가 증가함에 따라 화물 운송요금이 얼마나 인상될 것인지를 통계적으로 예측

○ **(분석방법)** 시계열(time-series) 자료를 이용한 회귀분석을 활용

- **(분석자료)** 국제항공운송협회(IATA)의 화물정산시스템에서 노선별* · 월별** · 항공사별 운송량 및 kg당 운임 등 자료를 제공받아 사용

  * 편도기준이며, 정산율이 높아 신뢰할 수 있는 자료 확보가 가능한 한국발(착)-북미착(발), 한국발(착)-유럽착(발) 네 개 노선에 대해 경제분석 수행

  ** 노선별로 `13년 1월~`19년 12월까지 총 84개월의 시계열 자료를 이용

- **(분석모형)** 운송요금에 영향을 주는 수요·공급 측 요인*들을 통제한 후 순수하게 노선 내 집중도 1% 변화가 야기하는 요금변화율(%)을 추정

  * 국제유가, 환율, 북미지역 총 수출입 건수, 유럽지역 총 수출입 건수 등

○ **(분석결과)** 한국발 북미착 노선에서는 노선 내 시장집중도 1% 변화가 약 0.19%의 화물운송요금 인상을 야기하는 것으로 분석됨

- 북미발 한국착, 한국발 유럽착 및 유럽발 한국착 3개 노선에서는 집중도와 요금 간 통계적으로 유의미한 관계가 발견되지 않음*

  * '시장집중도와 항공운송요금 간에는 아무런 관련성이 없다.'는 귀무가설을 통계적으로 기각하지 못함

○ **(가격인상률)** 본 건 결합에 따라 야기되는 한국발 북미착 노선 시장 집중도 증가율에 0.19%를 곱하여 예상 가격인상률 계산