

미국 저가항공(SPIRIT AIRLINES) 구조조정 및 파산 이슈에 따른 미국 항공시장 영향

'26. 05. 29.(금) / 뉴욕지사

□ 배경

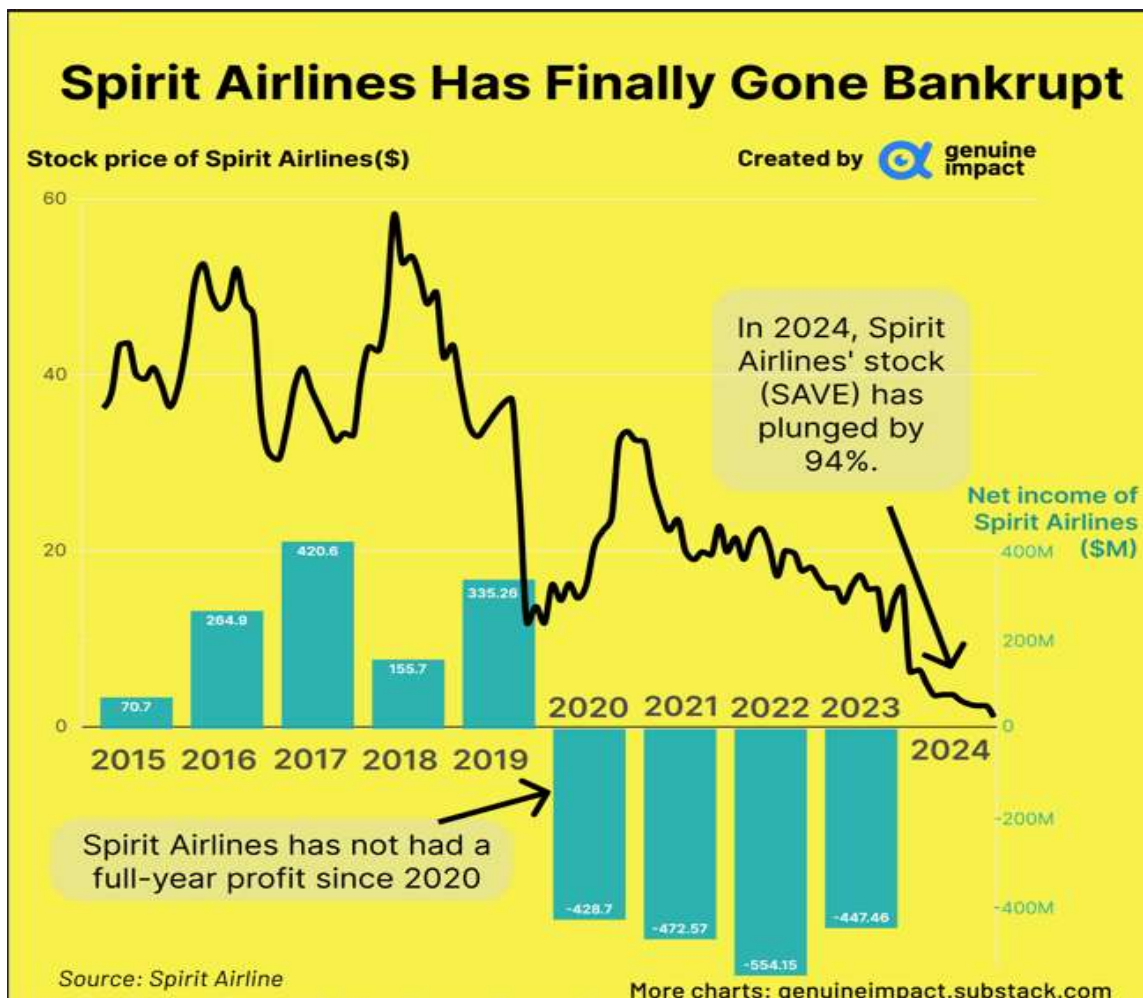
- 미국 초저가 항공 스피릿 항공이 연쇄적인 재무 구조조정 실패하여 2026년 5월 2일부로 모든 운항을 전면 중단하고 청산 절차에 돌입
 - 2년 연속 연방파산법 제11조(Chapter 11) 보호 신청을 거치며 회생을 도모했으나, 최근 고유가 변수와 유동성 고갈을 버티지 못하고 34년 만에 시장에서 퇴출당하는 항공업계 사상 초유의 사태 발생

< 사태 전개 타임라인 >

- **2024년 1월:** 미 법무부(DOJ)의 독점 규제로 인해 스피릿의 핵심 회생 전략이었던 제트블루(JetBlue)와의 38억 달러 규모 합병 최종 무산.
- **2024년 11월 18일 (1차 파산 신청):** 누적된 33억 달러 부채를 감당하지 못하고 최초의 Chapter 11 파산 보호 신청 (채권단 합의를 통해 약 8억 달러의 부채를 출자전환하며 2025년 3월 일시 졸업).
- **2025년 8월 (2차 파산 신청):** 경영 정상화 실패 및 추가 유동성 악화로 인해 불과 5개월 만에 다시 Chapter 11 파산 보호 신청을 재차 제출하는 이례적인 상황 발생.
- **2026년 3월 13일:** 부채를 74억 달러에서 20억 달러 수준으로 줄이고 기단(Fleet)을 76~80대로 축소하는 내용을 골자로 한 '구조조정 지원 계약(RSA) 및 회생계획안'을 법원에 제출하며 이른 여름께 회생 절차 마무리 기대감 형성.
- **2026년 5월 2일 (전면 중단):** 자금 수급 실패 및 유가 급등 압박을 이기지 못하고 CEO 데이브 데이비스(Dave Davis)가 전 사원에게 즉각적인 영업 중단 통보. 공식 웹사이트 폐쇄 및 전 노선 운항 취소.

- 미국 항공시장 내 저가항공 구조의 한계 및 시장 재편 흐름
 - 2026년 미국 항공시장은 팬데믹 이후 회복 국면을 지나 단순 수요 회복이 아닌 구조적 재편 단계로 진입하고 있으며, 특히 항공사별 수익성 격차 및 노선별 수요 편차가 확대되고 있음

- 미국 전체 항공여객 수요는 완만한 증가세를 유지하고 있으나 국제선과 국내선, 장거리와 단거리 노선 간 회복 속도 차이가 크게 나타나면서 시장 구조가 점점 분화되고 있음.
- 이번 스피릿 항공의 구조조정은 개별 기업의 문제를 넘어 미국 저가항공 모델 자체의 지속 가능성과 항공시장 구조 변화 방향성을 보여주는 사례로 해석됨.
- Spirit Airline의 장기 주가 붕괴 그래프(2025~2024)

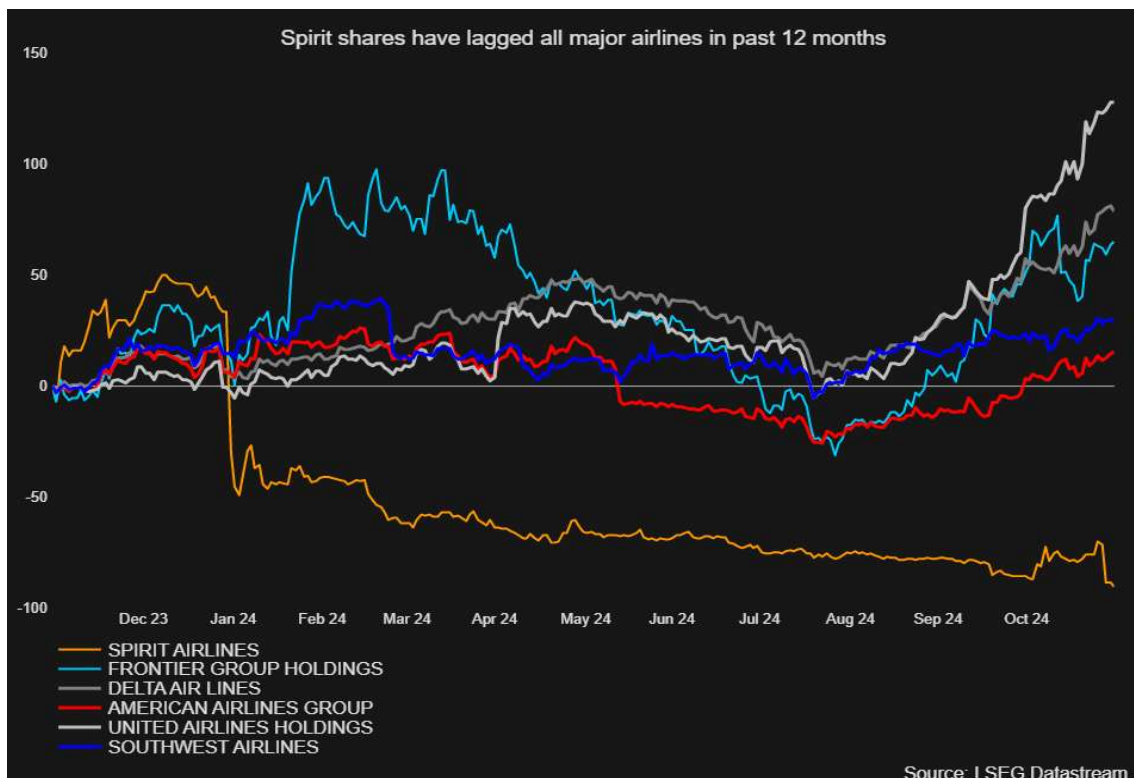


* (출처) Genuine Impact

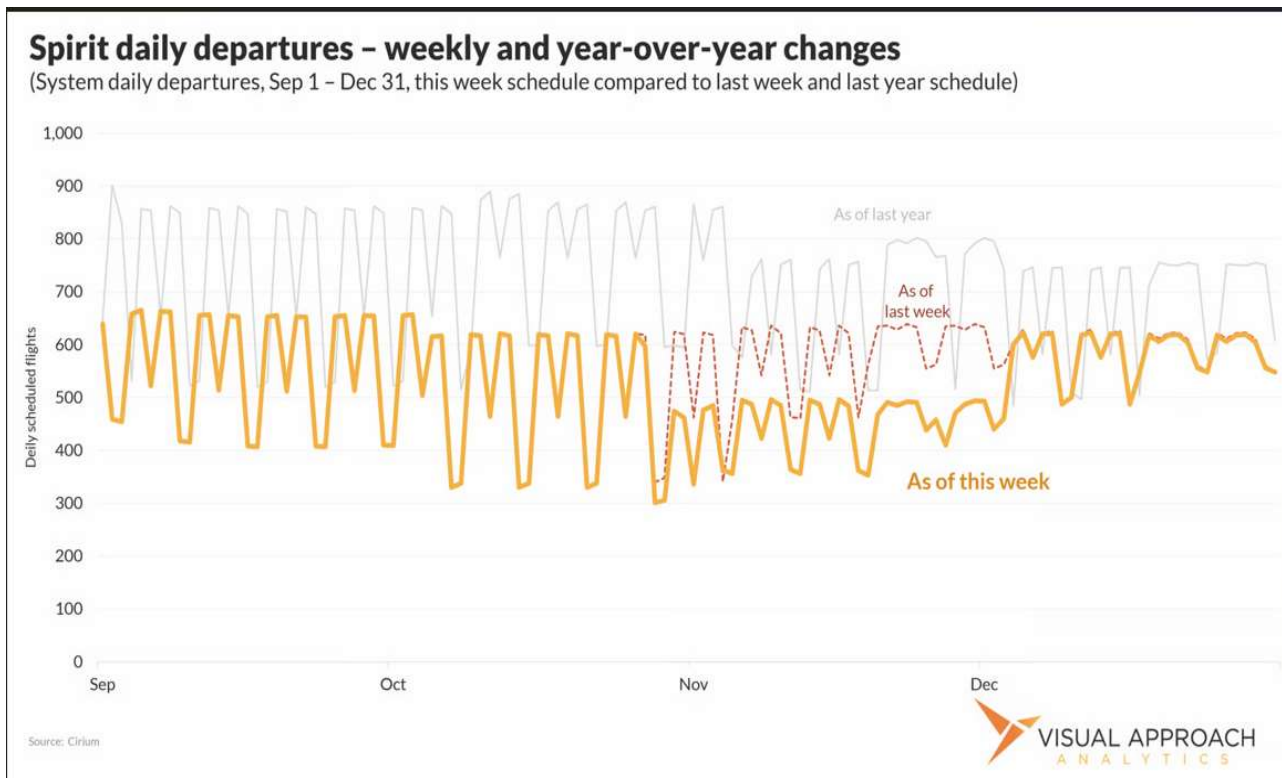
□ 스피릿 항공 구조조정 및 파산 배경

○ 초저가 항공 모델의 구조적 비용 상승으로 급격한 수익성 악화

- 스피릿 항공은 ULCC(초저가항공) 모델을 기반으로 기본 운임을 극단적으로 낮추고 부가서비스를 통해 수익을 창출하는 구조를 유지해 왔음. 그러나 2025~2026년 들어 항공기 리스 비용 상승, 인건비 증가, 정비 비용 증가, 유류비 변동성 확대가 동시에 발생하면서 고정비 구조가 급격히 악화되었음.
- 특히 항공기 공급 부족과 금리 상승 환경이 결합되면서 리스 비용이 구조적으로 상승하는 압력이 지속되고 있음. 저가항공 모델 특성상 비용 상승분을 운임에 충분히 전가하기 어렵기 때문에 수익성 방어력이 크게 제한되는 구조적 취약성이 발생함.
- 스피릿 항공은 2026년 기준 파산 보호 절차(Chapter 11) 또는 이에 준하는 구조조정 단계에 진입하였으며, 단순 비용 절감이 아니라 노선 축소, 기재 재배치, 사업 구조 개편이 동시에 진행되는 있음.
- 스피릿 항공 및 주요 항공사 주가 비교 그래프 * (출처) Reuters



- Spirit Airline 일일 출발 횟수(2025년 9월~12월)



* (출처) Aviation's Week in Charts

□ 미국 항공 시장 현황

○ 항공시장의 수익성 중심 재편으로 LCC는 약화, FSC는 강세

- 기존 미국 항공시장은 Delta, United, American Airlines 중심의 FSC 구조와 Spirit, Frontier 등 저가항공 중심 구조가 공존하는 이원화 구조

- 저가항공은 가격 경쟁력을 기반으로 단거리 레저 수요를 흡수하며 시장 점유율을 확대해 왔으나 최근 비용 구조 악화로 경쟁력이 약화됨.

* 특히 인건비 상승, 유지보수 비용 증가, 항공기 공급 부족 등은 저가항공의 원가 구조를 구조적으로 압박하고 있음.

- FSC 항공사는 프리미엄 수요 및 국제선 중심 수익 구조를 강화 하면서 수익성 측면에서 상대적 우위를 확보하고 있음.

- 이에 따라 미국 항공시장은 가격 중심 경쟁 구조에서 벗어나 수익성 및 노선 효율성 중심 구조로 전환되고 있음. 결과적으로 저가항공 모델은 시장 확장 도구에서 비용 민감 구조의 불안한 사업 모델로 재평가되는 단계에 진입하고 있음.



* (출처) Bureau of Transportation of Statistics

□ 스피릿 항공 구조조정이 미국 항공 시장에 미치는 영향

○ 미국 항공 네트워크 구조를 허브 중심으로 더욱 강화

- 네트워크 구조 전환: 분산형(Point-to-Point) 구조 축소 및 허브 집중형 구조로의 급격한 전환
- FSC 경쟁력 강화: 주요 FSC(Delta, United, American) 항공사의 허브 기반 네트워크를 통한 환승 수요 흡수 및 구조적 이점 극대화
- 지역 격차 리스크: 허브 연결 의존도 상승에 따른 장기적 항공 접근성의 지역별 격차 확대 우려

- 미국 국내선 공급 구조 및 노선 경쟁 구조에 직접적인 변화 유발
 - 일부 단거리 레저 노선에서 스피릿 항공의 철수로 좌석 공급량이 감소됨에 따라 가격 책정 경쟁(저가)을 완화시키는 동시에 해당 노선이 다른 항공사로 분산되는 효과를 발생시키고 있음. 특히 플로리다, 라스베이거스, 카리브해 연계 노선 등 레저 수요 중심 노선에서 영향이 집중되고 있음.
 - 일부 노선에서는 평균 운임 상승 및 변동성 확대가 동시에 나타날 가능성이 존재하며, 특히 저가항공 의존도가 높은 미국 국내선 노선에서 변화가 더욱 크게 나타날 수 있음. 결과적으로 항공 네트워크는 공급 중심 확장 구조에서 수익성 기반 재배치 구조로 전환되고 있음.
- 미국 항공사의 운임 가격 최저가 기준점 약화
 - 미국 항공업계에는 특정 노선에 스피릿 항공이 진입하면 경쟁사들이 일제히 운임 가격을 내리는 등 스피릿 항공이 사실상 시장 최저 운임 기준을 형성하는 역할을 수행해 왔음.
 - 구조조정 이후 그 기준점이 약화되면서 동일 노선 내 가격 하한선이 점진적으로 상승하는 구조적 변화가 발생하고 있고 이는 경쟁 항공사들이 가격 방어를 위해 굳이 최저가를 유지할 필요성이 줄어드는 효과로 이어지고 있음.
 - 결과적으로 시장 전체의 가격 구조가 하향 안정화 구조에서 상향 재조정 구조로 이동하는 압력이 발생하고 있음.

< 스피릿 항공 구조조정 전후 주요항공사 운임비 변화 >

구분	전	후	증감률
Delta Airlines	\$198	\$214	+8.1%
United Airlines	\$185	\$202	+9.2%
American Airlines	\$172	\$191	+11.0%
Soutwest Airlines	\$156	\$176	+12.8%

* (출처) Reuters

○ 동종 업계 타격

- 유사한 사업 모델을 가진 프론티어 항공(Frontier Airlines), 얼리전트 항공(Allegiant Air) 등 경쟁 LCC들의 주가와 신용도에도 부정적인 연쇄 효과를 미침.

□ 시사점 및 결론

○ 미국 항공시장 구조 재편 촉발

- 팬데믹 이후 미국 여행객들의 성향이 프리미엄 좌석이나 대형 항공사(FSC)의 기본 이코노미(Basic Economy) 상품으로 이동하면서, 서비스 품질이 낮은 초저가 모델의 매력이 떨어졌음을 전 세계에 보였고 이에 따라라 항공시장은 가격 중심 경쟁에서 수익성과 네트워크 효율성 중심 구조로 이동하고 있음.
- 공급 축소는 단기적으로는 가격 경쟁 완화를 유도하지만 장기적으로는 운임 상승 및 시장 집중도를 높이는 방향으로 작용하고 있음.
- 결과적으로 미국 항공시장은 저가 경쟁 구조 해체, 대형 항공사 중심 재편, 노선별 수익성 분화라는 3중 구조 변화 국면에 진입할 것으로 예상됨.

○ 인수합병(M&A) 가이드라인 변화 조짐

- 미 정부의 완고한 반독점 규제가 결국 기업의 파산으로 이어질 수 있다는 선례를 남기면서, 향후 미국 항공 업계 내 중소형 항공사 간의 합병 심사 기준이나 방어적 합병(Failing Firm Defense)에 대한 법적 논리가 변화할 가능성이 제기되고 있음.

< 출처 >

<https://www.spiritrestructuring.com/>

<https://www.reuters.com/business/spirit-airlines-shrink-fleet-onethird-prebankruptcy-size-2026-03-13/>

<https://apnews.com/article/summer-travel-budget-airlines-prices-spirit-88d30798625a44283973936eccef984f>

<https://www.businessinsider.com/see-list-routes-airport-abandoned-after-spirit-shut-down-2026-5>

<https://www.axios.com/2026/05/01/spirit-airlines-shut-down-trump>

<https://nypost.com/2026/05/02/us-news/us-transportation-secretary-duffy-announces-measures-to-support-customers-employees-left-in-lurch-by-spirit-airlines-shutdown/>

<https://weekly.visualapproach.io/p/the-gap-in-spirit-s-post-bankruptcy-fleet>

<https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/spirit-airlines-files-bankruptcy-2024-11-18/>

<https://genuineimpact.substack.com/p/spirit-airlines-final-destination>

붙임: 미국 주요 경제지표 현황 및 관광 동향. 끝.

붙임

미국 주요 경제지표 현황 및 관광 동향

※ 각 지표의 수치는 수시 업데이트 되어, 현재 공표된 수치와 상이할 수 있습니다.

○ 주요 경제지표

- 생산자 물가지수

<2025-2026년 월별 미국 생산자물가지수(PPI)>

월	25.5월	25.6월	25.7월	25.8월	25.9월	25.11월	25.12월	26.1월	26.2월	26.3월	26.4월
Index	148.23	148.17	149.36	149.21	149.78	150.71	151.47	152.19	153.23	148.03	154.01
전월대비 증감률	0.4%	△0.1%	0.7%	△0.1%	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%	0.7%	△2.7%	1.4%

* Final demand price indexes 기준

- 소비자 물가지수

<2025-2026년 월별 미국 소비자물가지수(CPI)>

월	25.5월	25.6월	25.7월	25.8월	25.9월	25.11월	25.12월	26.1월	26.2월	26.3월	26.4월
Index	321.47	322.56	323.05	323.98	324.80	324.12	324.05	325.25	326.79	326.79	327.8
전월대비 증감률	0.2%	0.3%	0.2%	0.4%	0.3%	△0.21%	△0.02%	0.2%	0.3%	0%	0.6%

* BLS Consumer Price Index 기준

- 소비자 심리지수

<2025-2026년 월별 미국 소비자 심리지수(CSI)>

월	25.5월	25.6월	25.7월	25.8월	25.9월	25.10월	25.11월	25.12월	26.1월	26.2월	26.3월	26.4월
Index	52.2	60.7	61.8	58.2	55.1	53.6	51.0	52.9	56.4	56.6	56.6	57.1

* 출처: 미시건대학교(UMCSSENT) 및 세인트루이스 연방준비은행(FRED)

- 고용동향: 실업률 및 비농업 고용자 수 변화

<2025-2026년 월별 미국 실업률 및 비농업 신규 고용>

월	25.5월	25.6월	25.7월	25.8월	25.9월	25.11월	25.12월	26.1월	26.2월	26.3월	26.4월
실업률	4.2%	4.1%	4.2%	4.3%	4.4%	4.6%	4.4%	4.3%	4.4%	4.3%	4.0%
비농업 신규 고용(명)	+139,000	+147,000	+79,000	+22,000	+119,000	+64,000	+50,000	+130,000	-92,000	+178,000	+185,000

* 출처: 미국 노동통계국(BLS)

○ **업계동향**

- (아웃바운드 수요) '25.12월 기준, 해외여행을 다녀온 미국인은 약 109백만 명으로 전년 동기 대비 2.7% 증가하였으나, '24년 7.9% 증가한 것과 비교하여 증가세 둔화

< 2019-2025 미국 아웃바운드 통계 [출처 : NTT, U.S Outbound to World Regions] >

구분	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
연간	99,744,820	33,499,369	49,096,891	80,846,988	98,627,062	106,376,575	109,261,808
1~12월	99,744,820	33,499,369	49,096,891	80,846,988	98,627,062	106,376,575	109,261,808
전년대비	-	△66.4%	46.6%	64.7%	22%	7.9%	2.7%

□ **주요 경쟁국 미국인 입국통계**

국가명	2026년 4월	전년 동기(월)	증감율	비고
대한민국	173,457	153,381	13%	
일본	330,000	327,542	0.75%	
베트남	82,930	64,892	27.8%	
태국	80,173	80,506	-0.4%	
필리핀	91,182	97,811	-6.8%	
홍콩	104,430	93,957	11.1%	'26년 3월 기준
대만	72,373	65,710	10.1%	
싱가포르	73,126	68,300	7.1%	'26년 3월 기준
말레이시아	30,840	28,304	9%	'26년 3월 기준
인도네시아	35,017	34,064	2.8%	'26년 3월 기준

* 2026년 중국 인바운드 관광객 데이터 확인 불가

** 출처: 각 국가별 관광청 홈페이지

< 데이터 출처 >

<https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/rbrted.htm>

<https://www.reuters.com/business/energy/airline-shares-battered-oil-prices-spike-iran-war-intensifies-2026-03-09>

<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/price-hikes-outlook-cuts-what-airlines-are-doing-fuel-costs-surge-2026-03-25>

<https://www.tsa.gov/travel/passenger-volumes>

<https://www.bts.gov/newsroom/monthly-passengers-us-scheduled-airlines-domestic-international-january-2022-january-2025>

<https://www.bls.gov/cpi/factsheets/airline-fares.htm>