

국내 뉴스

1. 대한항공, 여객 수요 회복 대비 노선 운항 재개 박차



대한항공이 코로나19로 중단된 주요 여객 노선의 운항을 재개하며 본격적인 수요회복에 박차를 가한다.

대한항공은 한·중 노선 운항 확대에 따라 주요 중국 노선의 운항을 재개한다고 11일 밝혔다. 먼저 인천~상하이(푸둥 공항) 노선은 11월20일부터 매주 일요일 운항한다. 오전 8시30분에 인천공항을 출발해 현지시간 오전 9시55분에 도착한다. 복편은 오후 1시5분 출발해 오후 4시10분에 인천공항에 도착한다.

또 인천~난징 노선은 12월 7일부터 매주 수요일 운항을 재개한다. 오전 9시 인천공항을 떠나 현지시간 오전 10시30분 도착하며, 복편은 오후 1시15분 출발해 오후 4시55분 인천공항에 도착한다. 인천~칭다오 노선은 12월11일부터 매주 일요일 운항한다. 오전 9시5분 인천공항을 출발해 현지시간 9시45분 도착한다. 칭다오에서 10시55분 출발해 오후 1시25분 인천공항에 도착하는 일정이다.

한편 인천~다렌 노선을 10월28일부터 매주 금요일 주 1회 운항을 재개했고 인천~선양, 인천~톈진 노선도 기존 주 1회 운항하던 것을 1회씩 증편해 각각 화·금, 화·토 주

2회 운항 중이다.

대한항공은 일본 무비자 입국 허용에 따른 개인 관광수요 회복에 따라 주요 일본 노선도 운항 재개에 나선다. 인천~삿포로 노선은 12월1일부터 매일 오전 10시5분 인천공항을 출발해 오후 12시45분 도착한다. 복편은 오후 2시에 출발해 오후 5시15분 인천공항에 도착한다.

인천~오кина와 노선도 12월1일부터 주 4회 운항을 시작한다. 오전 8시5분 인천공항을 출발해 오전 10시25분 도착한다. 복편은 오전 11시35분 출발해 오후 1시55분 인천공항에 도착한다.

일본은 코로나 이후 엄격한 입국 제한에 따른 자유 왕래가 불가능했지만, 무비자 입국 허용에 따라 개인 자유여행이 활발해지면서 쇼핑, 식도락, 온천, 골프 등 다양한 관광 요소로 여행객들의 관심이 집중되고 있다.

인천~텔아비브 노선은 12월26일부터 주 3회 운항을 재개한다. 오후 2시35분 인천공항을 출발해 오후 8시 텔아비브에 도착하고, 현지에서 오후 9시55분 출발해 다음 날 오후 3시10분 인천공항에 도착한다.

전통과 현대문명이 공존하는 텔아비브는 성지순례 명소인 이스라엘의 도시로 지중해 연안에 있다. 예루살렘, 나사렛, 갈릴리와 같은 기독교 유적지 뿐 아니라 온화한 기후와 지중해변, 사해 등 이국적 자연 풍경을 즐기려는 관광객이 많이 찾는 도시다.

한항공은 코로나19 이후 해외여행 수요를 다방면으로 검토해 중단된 여객 노선의 운항 재개 및 공급석을 확대하고 안전 운항체계와 안전 시스템을 강화해 고객들의 항공 여행에 불편함이 없도록 최선을 다할 계획이다.

출처: AIRZINE (한국항공 협회, <https://news.airportal.go.kr/>)

2. 진에어, 부산~코타키나발루 노선 신규 취항



진에어가 부산~코타키나발루 노선을 신규 취항한다.

진에어는 다음달 23일부터 부산~코타키나발루 노선에 총 189 석의 B737 항공기를 투입해 주 7 회 일정으로 신규 취항한다고 11 일 밝혔다.

운항 스케줄은 현지시각 기준으로 김해공항에서 매일 오후 7 시 10 분에 출발해 코타키나발루에 오후 11 시 50 분에 도착하며, 코타키나발루에서는 다음날 오전 1 시에 출발하는 일정이다.

진에어 관계자는 "앞으로도 김해공항에서 출발하는 국제선 네트워크를 확대하는 등 여행 선택지 및 편의성 확대에 최선을 다하겠다"고 말했다.

[출처] <https://news.airportal.go.kr/>

3. "일본 이어 이제 중국이다" ...증편 나서는 항공사



항공사들이 일본에 이어 중국까지 노선을 확장하면서 국제선 정상화에 다가가고 있다. 중국 노선은 항공사에 큰 매출을 차지던 곳인 만큼 실적 정상화가 더 빨라질 전망이다. 하지만 아직 중국의 방역이 완화된지 않은 만큼 당장 항공여객 수요가 빠르게 늘지는 않을 것으로 예상된다.

12일 대한항공은 한·중 노선 운항 확대에 따라 주요 중국 노선의 운항을 재개한다. 먼저 상하이 노선은 오는 20일부터 운항하며 난징 노선은 12월7일부터 재개한다. 또 칭다오 노선도 12월11일부터 운항할 예정이다.

대한항공을 비롯해 다른 항공사들도 중국 노선 증편에 나서고 있다. 아시아나항공은 10월27일부터 인천~창춘 노선을 주 1회에서 2회로 증편했으며 지난 2일에는 항저우 노선을 오는 29일부터는 선전 노선을 재개한다. 항저우, 선전 노선은 2020년3월 이후 2년7개월만에 재운항하는 것이다.

제주항공은 하얼빈 노선을 오는 18일부터 주 1회 일정으로 재운항하고 엔진 노선도 2년9개월 만에 재개했다. 티웨이항공은 다음 달부터 심양 노선을 재개할 예정이다. 이와 함께 중국 항공사인 하이난항공도 지난 5일부터 다롄 노선에 신규 취항하기도 했다.

중국 노선은 항공사들에게 일본과 더불어 큰 먹거리 중 하나다. 중국에서 한국으로 들

어오는 관광객들의 경우 2016년 806만7000명을 기록한 후 2016년 고고도미사일방어체계(THAAD·사드) 여파로 인해 줄어들다가 코로나19 전이었던 2019년에는 602만 3000명으로 증가하기도 했다. 또 한국에서 중국으로 가는 여행객들도 2018년 419만 4000명에 달할 정도였다.

항공업계는 중국 노선의 회복을 통해 일본 효과를 기대하고 있다. 일본의 경우 지난 5월부터 격리 면제를 실시한 후 10월 무비자(사증 면제)도 가능해졌다. 이로 인해 일본 여행객들이 폭발적으로 증가했다. 인천국제공항은 일본과 대만의 무비자 관광 재개로 7일 일일 여객수가 9만명을 돌파하기도 했다. 하루 여객이 9만명을 넘은 것은 2020년 2월24일 이후 처음이다.

다만 업계는 이번 증편이 즉각적인 항공 여객 수요로 이어지지 않을 것으로 예상했다. 최근 중국이 해외 입국자의 시설 격리 기간을 2일 단축해 총 격리 일수를 8일로 줄인다고 밝혔지만 이조차도 격리기간이 긴 만큼 항공 수요 회복에는 큰 도움이 되지 않을 것으로 예상된다.

[출처] <https://news.airportal.go.kr/>

4. 3분기 매출 2배 넘게 늘어난 LCC...4분기 흑자전환 기대도



국내 저비용항공사(LCC)의 3분기 매출이 큰폭으로 늘었다. 막혔던 해외여행이 풀리면 여객 매출이 확대된 결과다. 그러나 고환율 등의 영향으로 적자를 벗어나지는 못했는데, 항공업계에서는 4분기에는 상황이 더 나아질 것으로 전망하고 있다.

16일 항공업계에 따르면 제주항공은 3분기 매출 1957억원을 기록했다. 전년 동기 대비 187% 늘었다. 진에어는 3분기 매출 1745억원으로 지난해 같은 기간 대비 1139% 급증했고, 티웨이항공의 매출도 1584억원으로 198.7% 증가했다. 에어부산도 매출액 1177억원을 기록하며 195%의 매출 증가세를 보였다.

매출액이 이처럼 크게 늘 것은 코로나 사태로 감소했던 여행 수요가 회복세를 보였기 때문이다. 제주항공은 올해 3분기 2577편의 국제선을 운항해 30만8000명의 여객을 수송했다. 지난해 3분기 운항 편수(341편), 수송객 수(1만4천명)와 비교하면 각각 655.7%, 2100% 증가했다. 진에어도 작년 3분기 운항 편수 146편, 수송객 수 7600명에서 올해 3분기 1939편, 26만4000명으로 늘었고, 티웨이항공도 217편, 1만3000명에서 2236편, 29만4000명으로 늘었다.

여객 수요 회복은 꾸준히 이어지고 있다. 항공업계에 따르면 국제여객 이용객수는 2019년 주간 평균 173만8185명이었던 것에서 최근 64만2171명까지 회복했다. 코로나19 확산 이전 대비 37% 수준이다. 일본 여행이 풀린 10월부터는 더 빠른 회복세를 보이고 있다.

다만 고환율·고유가가 LCC의 발목을 잡았다. 유류비와 항공기 임차 비용 등 주요 비용을 달러로 결제해야 하는 항공사 입장에서는 고환율은 실적에 부담이 된다. 원-달러 환율은 지난해 3분기 평균 1157.35원에서 올해 3분기 1337.98원으로 상승했다.

결과적으로 LCC들은 3분기 흑자전환에는 실패했다. 그러나 진에어(전년 동기 445억원→올해 3분기 174억원), 에어부산(513억원→181억원), 제주항공(913억원→616억원), 티웨이(391억원→323억원) 등이 모두 영업손실 규모를 줄였다.

항공업계의 회복세는 한동안 지속될 가능성이 높다. 10월부터 일본에 무비자 입국이 가능해 여행객이 크게 증가하고 있고, 여타 국가들의 노선도 계속 추가되는 등 호재가 많기 때문이다.

금융정보분석업체 에프엔가이드에 따르면 증권사들은 제주항공이 4분기 흑자전환할 것으로 전망하고 있다. 진에어의 4분기 컨센서스 역시 영업손실 10억원 내외를 기록할 것으로 예상한다.

[출처] <https://news.airportal.go.kr/>

5. 국제선 노선 확대로 경영 정상화 속도 내는 에어부산



에어부산이 부산~나트랑·코타키나발루·타이베이 노선의 운항을 재개해 국제선 여객 실적 증대에 박차를 가한다.

16일 에어부산에 따르면 이 회사는 내달 14일 부산~나트랑 노선 운항을 재개하고 21일에는 부산~코타키나발루·타이베이 노선을 재운항한다.

나트랑 노선은 김해국제공항에서 오후 8시 30분에 출발해 현지 캄란공항에 오후 11시 40분 도착, 귀국 편은 캄란공항에서 오전 0시 40분에 출발해 김해국제공항에 오전 7시 10분 도착 일정으로, 주 2회(수·토) 운항되며 내달 21일부터는 주 4회(수·목·토·일)로 증편된다. 비행시간은 약 5시간 10분 소요된다.

코타키나발루 노선은 김해국제공항에서 오후 7시 35분에 출발해 현지 코타키나발루 공항에 오후 11시 50분 도착, 귀국 편은 오전 0시 50분에 출발해 김해국제공항에 오전 7시 도착 일정으로 주 4회(수·목·토·일) 운항된다. 비행시간은 약 5시간 15분 소요된다.

타이베이 노선은 김해국제공항에서 오전 11시 5분에 출발해 현지 타이완타오위안국제공항에 오후 12시 35분 도착, 귀국 편은 타이완타오위안국제공항에서 오후 1시 35분에 출발해 김해국제공항에 오후 5시 도착 일정으로 주 5회(화·수·목·토·일) 운항되며 2023년에는 주 7회로 증편할 계획이다. 비행시간은 약 2시간 30분 소요된다.

에어부산은 지난 7월 국내 항공사 중 처음으로 부산~나트랑 노선을 신규 취항했으며 2달 동안 총 7621석의 좌석을 공급해 지역민들에게 색다른 여행 선택지를 제공했다. 또한 코로나19 발병 전인 2019년에는 부산~타이베이 노선을 최대 주 10회 운항해 연간 28만여 명이 이용, 평균 탑승률은 85%를 기록하는 등 지역민들의 대만 여행 교통편의에 앞장섰다.

에어부산 관계자는 "각 국가별 방역 및 격리 규정 등을 예의주시하고 선제적으로 국제선 노선 복항 및 신규 취항해 경영 정상화의 속도를 높이는데 노력하겠다"고 말했다.

에어부산은 내달 3개 국제선 노선을 운항 재개해 올 연말까지 19개의 국제선 노선(부산발 12개·인천발 7개)을 운항한다. 또한 부산~옌지와 부산~홍콩 노선도 운항 재개를 준비하고 있어 2023년에는 에어부산의 국제선 노선 수가 더욱 늘어날 것으로 전망된다.

출처: AIRZINE (한국항공 협회, <https://news.airportal.go.kr/>)

6. 티웨이항공, '인천~치앙마이' 노선 재개



티웨이항공이 다음달 28일부터 인천~치앙마이 노선 운항을 재개하고 주 7회 매일 운항에 돌입한다고 16일 밝혔다. 팬데믹으로 인한 중단 후 2년 10개월 만의 재운항이다.

인천~치앙마이 노선은 현지 시각 기준 오전 8시 인천공항을 출발해 낮 12시 30분 치앙마이에 도착하며, 현지 출발 항공편은 오후 1시 30분 치앙마이를 출발해 오후 8시 20분 인천공항에 도착하는 일정이다.

치앙마이 노선 재개를 기념해 이날 오전 10시부터 이달 30일까지 2주간 티웨이항공 홈페이지와 모바일 앱·웹에서는 항공권 할인 프로모션을 실시한다.

1인 편도 총액 30만 6000원부터 예약할 수 있으며, 왕복 항공권 예약 시 할인코드란에 'ICNCNX'를 입력하면 즉시 5%의 운임 할인이 적용된다. 탑승 기간은 오는 12월 28일부터 내년 3월 2일까지다. 더불어 이달 말까지 카카오페이, NH농협카드로 결제 시 최대 2만원 중복 할인되는 쿠폰도 제공한다.

이번 인천~치앙마이 노선은 인천~방콕, 대구~방콕에 이어 세 번째 태국 노선 재개다.

또 티웨이항공은 12월 중으로 인천~오키나와, 인천~비엔티안, 인천~선양, 김포~타이베이(송산) 노선을 재개하고, 인천~시드니, 제주~타이베이(타오위안) 노선에 신규 취항하는 등 공급을 지속 늘려 경쟁력을 강화한다는 계획이다.

티웨이항공 관계자는 “올 겨울에는 동남아 여행지 중에서도 한적하고 색다른 매력을 느낄 수 있는 치앙마이 여행을 추천드린다”라며 “국제선 노선 재운항을 통한 공급식 확대로 여행객들의 선택의 폭을 확장하고 여행 편의 제공에 더욱 나설 것이다”라고 전했다.

출처: AIRZINE (한국항공 협회, <https://news.airportal.go.kr/>)

7. 플라이강원 다시 '힘찬 날개짓'



강원 양양국제공항을 기반으로 하는 플라이강원이 포스트 코로나 시대를 겨냥해 항공기를 추가 도입하고 취항 노선을 늘리며 재도약을 예고하고 있다.

플라이강원은 에어버스 A330-200 여객기 1대를 도입할 예정이라고 9일 밝혔다. 이번에 도입하는 A330-200은 중형기로 객실 좌석은 비즈니스 18석·이코노미 242석 등 총 260석이고, 화물은 21t까지 실을 수 있다. 1회 주유로 1만 3000km 이상의 거리를 운항해 양양에서 미국 LA, 시카고까지 직항이 가능하다. 기령은 11년으로 2011년 11월

제작됐다. A330-200은 플라이강원이 칼라일 에비에이션(carlye aviation)으로부터 2028년 11월까지 6년간 임대했다.

플라이강원은 다음 달 신규로 양양~대만 타이베이, 양양~일본 후쿠오카 노선을 취항한다. 이로써 플라이강원이 운항하는 국제선 노선은 기존 양양~베트남 하노이, 양양~베트남 호치민, 양양~일본 나리타, 양양~필리핀 클라크를 포함 총 6개로 늘어난다. 국내선은 이전과 마찬가지로 양양에서 각각 제주, 여수를 오가는 2개 노선이다.

플라이강원은 내년 4월까지 양양공항에 연간 20만t 규모의 화물을 처리하는 화물터미널도 짓는다. 화물터미널은 플라이강원이 20년간 운영한 뒤 한국공항공사에 기부채납하는 BOT(Build Operate Transfer) 방식으로 건립된다.

플라이강원은 2016년 4월 설립됐으나 면허 취득까지 오랜 시간이 걸린데다 코로나 19 사태까지 덮쳐 경영난을 겪었다. 주원석 플라이강원대표이사는 "코로나 3년간 긴축경영으로 견뎠다"며 "차츰 여객 수요가 살아나고 있어 내년 4분기이면 손익분기점을 넘길 것으로 보인다"고 말했다.

출처: AIRZINE (한국항공 협회, <https://news.airportal.go.kr/>)

해외 뉴스

8. 美 당국, 대한항공-아시아나 기업결합 추가 심사하기로



미국 경쟁당국이 대한항공과 아시아나항공의 기업결합에 대해 추가 심사를 진행하기로 했다.

앞서 영국 경쟁당국이 양사 합병으로 항공권 가격 인상과 서비스 하락이 예상된다고 기업결합 승인을 유예한 데 이어 미국도 당장 결정을 내리지 않기로 함에 따라 합병 절차가 지연되는 것 아니냐는 우려가 나온다.

16일 대한항공에 따르면 미국 법무부는 기업결합심사와 관련해 시간을 두고 추가로 검토하겠다는 입장을 밝혔다.

애초 미 법무부는 75일간 기업결합심사를 하겠다고 대한항공과 협의했지만 기한을 넘기게 됐다. 대한항공은 지난 8월말 미 법무부에 자료를 제출했기 때문에 이달 중순 심사가 마무리될 것으로 예상했다.

미 당국은 양사 합병 이후 시장 경쟁성이 제한되는지 집중적으로 살펴볼 예정이다.

대한항공과 아시아나항공의 미주 노선이 많은 만큼 독과점 여부를 신중히 판단하기 위해 심사기간을 연장한 것으로 보인다. 미주 노선은 코로나 사태 이전인 2019년 대한항공 매출의 29%를 차지한 주력 라인이다.

대한항공은 국내 항공사 에어프레미아, 미국 항공사 유나이티드항공과 델타항공 등이 미주 노선 운항을 확대하면 시장 경쟁성이 제한되지 않는다고 주장한 것으로 전해졌다.

대한항공은 "미국이 요구하는 자료를 제출하고 조사에 성실히 임했다"며 "향후 심사 과정에도 적극적으로 협조해 잘 마무리할 계획"이라고 말했다.

시장경쟁을 중요시하는 미국이 합병 이후 독과점 우려가 작다고 판단해 기업결합을 승인하면 다른 주요국 심사에도 긍정적인 영향을 줄 것으로 보인다. 반대로 불허하면 양사 합병에 차질을 빚을 가능성이 크다.

대한항공은 현재 미국, 유럽연합(EU), 일본, 중국, 영국 등에서 기업결합심사를 받고 있다.

전날 영국 경쟁시장청은 독과점 해소 방안을 오는 21일까지 제출하라고 대한항공에 요구했다.

항공업계에서는 대한항공이 영국 항공사인 버진애틀랜틱의 인천~런던 노선 취항을 추진함에 따라 영국 경쟁시장청도 기업결합을 승인할 가능성이 큰 것으로 보고 있다.

대한항공이 기업결합을 신고한 국가는 한국을 포함해 총 14개국이다. 이중 터키, 대만, 호주 등 9개국 경쟁당국은 결합을 승인하거나 심사·신고 대상이 아니라는 이유로 심사를 종료했다.

공정거래위원회는 올해 2월 뉴욕, 파리, 제주 등 일부 노선의 슬롯(시간당 가능한 비행기 이착륙 횟수)과 운수권(정부가 항공사에 배분한 운항 권리)을 다른 항공사에 이전하고 운임 인상을 제한하는 조건으로 결합을 승인했다.

출처: AIRZINE (한국항공 협회, <https://news.airportal.go.kr/>)

9. 에미레이트 항공, 올 상반기 역대 최고 수익... 전년 동기 대비 매출 131% 상승



에미레이트 항공은 2022년 상반기 매출이 전년 같은 기간에 비해 131% 성장해 사상 최대 규모인 11억 달러의 수익을 기록했다고 15일 밝혔다.

에미레이트 항공의 모기업인 에미레이트 그룹은 최근 재무성과 보고를 통해 총매출은 153억 달러를 달성, 전년대비 128% 상승했다고 공개했다. 또한 그룹의 수익은 12억 달러, 현금 보유고는 89억 달러로 집계됐다.

에미레이트 그룹 셰이크 아흐메드 회장은 "코로나바이러스로 인해 침체되었던 항공 수요가 이번 상반기에 많이 회복되고, 여행 제한이 점차 풀리면서 에미레이트 그룹은 좋은 성과를 거둘 수 있었다"라며 "향후 몇 개월간은 항공 노선 회복과 우수한 인재 채용에 더욱 집중하여 내년에도 성장세를 이어나갈 수 있도록 노력할 예정이다"라고 밝혔다.

앞서 에미레이트 항공은 두바이 허브를 중심으로 글로벌 네트워크를 코로나 이전 수준으로 회복하기 위해 두바이-텔아비브 노선 등 신규 노선을 추가한 바 있다. 이와 더불어, 에어캐나다, 유나이티드 항공 등 12개 항공사와 코드쉐어 협정을 맺는 등 네트워크 확대에 주력했다.

또한 지난 9월 30일 기준으로 에미레이트 항공은 보잉 777 항공기와 A380 항공기를 다량 도입해 고객들에게 140개 노선을 제공하였다. 이러한 활동을 통해 에미레이트

항공은 4월 1일부터 9월 30일까지 약 6개월간 전년대비 228% 증가한 2천만 명을 수송했으며, 여객 탑승률(Passenger Seat Factor)은 작년 47.9%보다 약 30% 상승한 78.5%를 기록했다.

출처: AIRZINE (한국항공 협회, <https://news.airportal.go.kr/>)

10.보잉, 中 주문취소한 737맥스 인도로 재판매 추진..."中 매출회복 어려워"



중국 항공사들의 항공기 인수 거부가 잇따르자 미국 항공기 업체인 보잉이 해당 항공기들을 인도로 재판매하는 궁여지책을 모색하고 있다. 중국에서의 판매 부진이 실적악화로 이어지면서 주가 역시 3년 넘게 회복되지 못하고 있다.

지난 13일(현지시간) 블룸버그통신에 따르면 보잉사는 최근 인도 항공사인 에어인디아와 150대 규모의 보잉 737 맥스 항공기 수출을 논의하고 있다. 에어인디아는 최근 인도 최대 기업 집단인 타타그룹에 인수된 이후 대량의 신규 항공기 주문을 계획하고 있는 것으로 알려졌다.

보잉사의 인도 및 동남아시아 마케팅 부사장인 존 브런스는 지난 11일 블룸버그통신과의 인터뷰에서 "중국 주변의 불확실성으로 인도 시장이 점점 더 중요해지고 있다"며 "앞으로 인도에서 5000명 이상의 직원을 고용할 예정이다. 보잉의 인도 법인은 앞으로 보잉의 최대 해외 지부가 될 것"이라고 밝혔다.

브런스 부사장은 중국 시장에 대해서는 부정적인 전망이 지속되고 있다고 우려했다. 그는 "중국에서의 매출 회복세는 여전히 느린 상태"라며 "현재로서는 중국에서 신형 항공기에 대한 수요가 많지 않다"고 설명했다.

보잉사는 중국 항공사들이 인수를 거부한 보잉 737 맥스 항공기를 인도로 재판매해 손실을 만회하고자 노력하고 있다. 중국 항공사들은 2019년 3월 보잉 737 맥스 항공기의 추락사고 이후 해당 기종의 상업운영을 3년 넘게 중단한 상태다.

이에 따라 기존 중국 항공사들의 주문이 대거 취소되면서 현재까지 약 140기 이상의 보잉 737 맥스 항공기가 판로를 잃고 대기 중이다. 이 항공기들의 판매대금은 50억달러(약 6조5800억원)에 육박하는 것으로 집계되고 있다.

앞서 지난달 30일에는 중국 남방항공이 보잉 737 맥스 기종의 비행재개에 나선다고 발표했다가 돌연 취소하면서 중국 내 상업운영 재개에 대한 기대감은 더욱 낮아진 상태다. 중국 남방항공 측은 올해 초 보잉 737 맥스 기종 CZ2007 여객기를 시험운항하며 상업운영 재개에 나서려 했으나 항공당국에서 운항재개 승인을 계속 미루고 있는 것으로 알려졌다.

출처: AIRZINE (한국항공 협회, <https://news.airportal.go.kr/>)