

국내 뉴스

1. 늦어지는 미·중 항공편 회복에 웃는 항공업계



국내 항공업계가 미국과 중국을 오가는 항공편 회복이 늦어지면서 반사 이익을 얻고 있다. 중국을 통해 미국을 가는 것이 아닌 국내 공항과 항공사를 이용하는 환승객이 늘어나고 있기 때문이다.

2일 인천국제공항을 통해 올해 1월부터 5월까지 미국을 오간 환승객은 79만1341명이다. 지난 2019년 170만6393명을 기록한 환승객은 코로나19로 인해 2020년 50만4911명, 2021년 13만9482명으로 급감했다. 하지만 지난해 88만9870명으로 증가했다. 환승객 숫자가 작년의 2배 수준으로 늘어난 것이다. 또 코로나 이전과 비슷한 정도로 환승객이 늘었다.

환승객 증가는 미국과 중국을 오가는 항공편의 회복이 지연되고 있기 때문이다. 과거 미국과 중국 항공사들은 매주 왕복 150회가 넘는 항공편을 운행했다. 하지만 중국이 코로나19 방역 정책으로 국경을 제한적으로 개방했다. 여기에 확산 초기에는 미국 항공사들의 운항을 금지하는 조치 등으로 인해 양국을 오가는 항공편이 급감했다.

양국의 항공편은 올해 들어서야 천천히 늘어나고 있다. 지난달 외신 등은 미국 교통부가 오가는 중국 항공사의 주간 운항 편수를 현재의 8편에서 12편으로 늘리도록 허용할 방침이라고 보도했다. 중국 정부는 미국 항공사에 대해 주 12편의 왕복 항공편을 허용하고 있다.

반면 국내 항공사는 발 빠르게 미주지역으로 가는 항공편을 증편했다. 대한항공은 지난달부터 미주 지역 총 13개 노선을 주 97회로 운영하고 있다. 지난해 5월 12개 노선 주 62회 대비 56% 증가했다. 아시아나항공도 지난달부터 주 43회 운영하고 있다. 지난해 5월 28회에서 15회를 더 추가했다. 이 밖에 에어프레미아도 지난달부터 인천~뉴욕 정기노선을 주 4회 운항하고 있다.

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

2. 5년간 기내 불법행위 300건 육박...국토부·항공사 대책마련 골몰



4 일 국토교통부에 따르면 2018 년부터 올해 4 월까지 발생한 기내 불법행위는 총 292 건이다.

2018 년 91 건, 2019 년 95 건, 2020 년 21 건, 2021 년 24 건, 2022 년 36 건 등으로, 2020~2022 년에는 코로나 팬데믹에 따른 항공편 축소로 기내 불법행위가 줄어들었다고 할 수 있다.

올해 들어 하늘길이 열리고 항공수요가 급격히 늘어남에 따라 기내 불법행위 건수가 코로나 이전으로 복귀할 조짐을 보이고 있다. 올해 1 월~4 월 발생한 기내 불법행위만 해도 25 건에 달한다.

지난 5 년 4 개월간 발생한 기내 불법행위를 유형별로 보면 '폭언 등 소란행위'(161 건)가 가장 많았다. '성적 수치심 유발행위'(59 건), '음주 후 위해행위'(39 건), '폭행 및 협박'(33 건) 등이 뒤를 이었다.

이런 가운데 지난달 26 일 제주발 대구행 아시아나항공 여객기에 탑승한 30 대 남성이 착륙 중 비상문을 연 사건이 발생하면서 기내 불법행위에 대한 경각심이 커지고 있다.

당장 국토부는 수사기관과 별개로 이번 사건을 조사하고 있으며, 항공사별 의견을 청취해 재발방지 대책 마련에 주력하고 있다.

우선 면밀한 승객 관리와 승무원 교육 매뉴얼 강화 등이 논의되고 있는 것으로 알려졌다.

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

3. 에어로케이·진에어, 객실 승무원 안전 위한 바지 착용 '재조명'



최근 213m 상공에서 비행 중이던 항공기 비상문이 열린 가운데 여자승무원이 불편한 복장에도 불구하고 비상문을 온 몸으로 막고 있던 사실이 드러났다. 이에 에어로케이와 진에어는 기내 안전을 담당하는 승무원 임무에 초점을 맞추기 위한 실용적인 유니폼을 도입해 재주목받고 있다. 사진은 에어로케이 유니폼. /에어로케이

최근 213m 상공에서 비행 중이던 항공기 비상문이 열린 가운데 여자승무원이 불편한 복장에도 불구하고 비상문을 온 몸으로 막고 있던 사실이 드러나면서 실용적인 유니폼을 도입한 항공사들이 재주목받고 있다.

지난달 26일 제주~대구로 향하던 아시아나항공기에 탑승한 한 30대 남성은 대구공항 상공에서 비상문을 강제로 개방했다. 이에 여자승무원이 문에 안전바를 설치하고

두 팔을 벌려 막고 있는 사진이 공개됐다.

해당 사진은 온라인을 통해 퍼졌고 누리꾼들은 "항공사 승무원 유니폼을 바지로 통일해야 한다" "치마입고 구두신고 승객들의 안전을 책임질 수 있겠냐" 등의 반응을 쏟아냈다. 이같은 상황에 오래전부터 '외모'보다 '안전'과 '실용성'을 방점으로 유니폼을 도입한 항공사들이 있다.

청주공항 거점항공사인 에어로케이는 지난 2020년 남녀 구별이 되지 않는 젠더리스 디자인의 유니폼을 도입했다. 기존 항공사 승무원 유니폼과 달리 에어로케이 승무원들은 편한 상의에 통기성이 좋은 바지를 착용하는 게 특징이다. 신발도 높은 구두가 아닌 운동화를 착용할 수 있다.

당시 에어로케이의 객실 유니폼은 성차별과 여성 승무원에 대한 성 상품화를 지양하기 위해 고안됐다. 여성 승무원의 외모를 지나치게 강조하기 보다는 기내 안전을 담당하는 승무원 본연의 임무에 초점을 맞췄다.

[출처] <https://news.airportal.go.kr/>

4. 힘 빠지는 LCC...국제선 여객, 4월부터 FSC에 추월

올해 1~5월 FSC, LCC 국제선 여객 추이					
(단위: 명)					
구분	2023년 1월	2월	3월	4월	5월
FSC	1442107	1417168	1585407	1697537	1821188
LCC	1630327	1661193	1592039	1470972	1618061

(출처: 항공업계)

올해 1·4분기 무서운 속도로 늘었던 국내 저비용항공사(LCC) 국제선 여객수가 최근 두 달 연속 대형항공사(FSC)에 추월당한 것으로 확인됐다. 코로나19 종식에 따라 장거리 비행 수요 증가로 미주·유럽 노선 등에 강점이 있는 FSC가 주도권을 되찾아오고 있다는 분석이다. 대한항공과 아시아나항공도 최근 관련 노선을 공격적으로 늘리고 있는 것으로 나타났다.

8일 항공업계에 따르면 올해 1~3월 대한항공과 아시아나항공을 이용한 국제선 여객 수는 444만4000여명으로 같은 기간 국내 주요 LCC(제주항공, 진에어, 티웨이항공, 에어부산)의 488만3000여명과 비교하면 44만여명 적다.

하지만 4월과 5월 들어 분위기가 완전 바뀌었다. 2월부터 꾸준히 늘었던 FSC 이용 국제선 여객수와 달리 LCC를 이용한 여객수는 꾸준히 줄었다. 국토교통부 항공정보포털시스템에 따르면 4~5월 FSC를 이용한 국제선 여객수는 총 351만8000여명으로 LCC의 308만9000명보다 40만명 이상 많다.

업계는 FSC들이 꾸준히 장거리 노선을 늘린 부분이 유효했다고 분석이다. 실제로 대한항공은 3월 주 84회였던 인천~미주 노선을 4월 95회, 49회였던 인천~유럽 노선을 69회까지 늘렸다. 이 기간 인천~체코 프라하를 비롯해 스위스 취리히, 튀르키예 이스탄불, 스페인 마드리드 등 유럽 주요 노선을 재운항했으며 인천~시애틀·보스턴·라스베이거스 노선은 각각 주 5회에서 7회, 3회에서 5회, 3회에서 4회 등으로 증편했다.

아시아나항공도 미국과 유럽 노선을 공격적으로 늘리고 있다. 5월부터 인천~시애틀·뉴욕 노선을 증편했으며 유럽의 경우 7월 중순~8월 말까지 부정기편으로 인천~베네치아 부정기편을 띄우고 이달 1일부터는 인천~이스탄불 노선을 기존 주 2회에서 3회로 증편했다. 아시아나항공의 현재 미주 운항 회복률은 코로나19 전 대비 100%, 유럽 노선은 84% 정도다.

미주·유럽 노선 수요도 꾸준히 늘고 있다. 인천공항을 통해 미주 대표 노선인 인천~로스앤젤레스(LA)를 이용한 승객은 3월 9만5000여명, 4월 9만9000여명에서 5월 10만4000여명으로 늘었다. 같은 기간 인천~도쿄 이용객은 27만1000여명, 25만2000여명, 27만3000여명으로 비슷하다.

대형 항공업계 관계자는 “올해 1·4분기에는 LCC들이 일본 노선을 공격적으로 늘렸고 이에 따라 일본 방문객들도 많이 늘어나 국제선 여객 수가 상대적으로 많았다”며 “5월과 6월에는 대체 공휴일도 많아 1·4분기 대비 가족 단위 장거리 여행객이 늘었을 것”이라고 했다.

항공업계는 2·4분기 이후에도 미주 및 유럽 노선 이용객이 늘어날 것으로 내다보고 있다. 또 다른 대형 항공업계 관계자는 “(미주 및 유럽노선) 재운항, 증편 등 공급 증가에 따라 여객 수도 늘어날 것”이라며 “7, 8월은 전통적인 성수기고 길게 휴가를 낼 수도 있는 만큼 장거리 노선 수요도 증가할 것으로 예측된다”고 설명했다.

[출처] <https://news.airportal.go.kr/>

5. 다시 비상하는 청주공항…국제선 다변화 속도



코로나19 사태로 국제선 중단 등 위기를 맞았던 청주국제공항이 다시 비상하고 있다. 대만, 몽골, 마카오 등 국제노선 다변화에 속도를 내고 있다.

충북도는 6월 현재 청주공항 국제노선이 베트남, 태국, 일본, 중국 등 4개국 5개 노선에서 올 하반기에 7개국 14개 노선으로 늘어날 전망이라고 8일 밝혔다.

티웨이항공은 이날 청주~ 일본 오사카와 베트남 나트랑 노선에 신규 취항했다. 티웨이는 청주공항에서 오사카 주 7회, 나트랑 주 4회 운항한다.

지난 1월 베트남 다낭, 4월 태국 방콕에 각각 취항한 티웨이가 이번에 일본과 베트남 노선을 확대하면서 청주공항의 티웨이 국제노선은 4개로 늘었다. 올해 하반기에도 중국 연길과 대만 타이베이까지 국제선을 넓힐 예정이다.

청주공항을 거점으로 하는 에어로케이항공도 7월 일본 오사카 노선에 신규 취항한다. 올해 항공기 5대를 추가로 도입해 하반기에는 일본 나리타·오키나와·나고야·삿포로 등 4개 도시와 몽골 울란바토르, 대만 타이베이와 마카오까지 신규 취항한다는 계획이다. 진에어도 중국 정저우와 대만 타이베이 노선을 준비하고 있다.

[출처] <https://news.airportal.go.kr/>

6. 아시아나항공, 인천~사이판 7·8월 매일 운항



아시아나항공은 여름 성수기를 맞아 다음 달 1일부터 8월 31일까지 인천~사이판 노선을 매일 운항한다고 8일 밝혔다.

현재 주 4회(수·목·토·일) 운항하는 이 노선을 주 7회로 증편하는 것이다.

이후 9월 1일부터 10월 28일까지는 다시 주 4회 운항으로 돌아온다.

아시아나항공은 증편과 함께 '에메랄드빛 바다 사이판 프로모션'을 진행해 항공권과 호텔, 골프장, 면세점 등 할인 혜택을 제공한다.

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

7. 글로벌 여객 수요 빠른 회복, 항공업계 '부활의 노래'



코로나 팬데믹 기간 최악의 시기를 보낸 항공산업의 회복세가 가파르다. 올해 글로벌 항공 여객수가 코로나 이전의 96% 수준까지 회복될 것이라는 관측이 나왔다. 글로벌 항공사의 수익도 대폭 개선될 전망이다.

국제운송협회(IATA)는 전 세계 항공 여객수가 43억5000만명에 달할 것으로 예측된다고 6일 밝혔다. 이는 2019년 코로나 이전인 45억4000만명과 비교했을 때 96% 수준이다. IATA는 세계 시장에서 여객 수요가 폭발적으로 증가했고, 항공사들의 수송량 역시 강화됐다고 평가했다. 승객 설문조사도 낙관적인 예상을 뒷받침한다. IATA는 지난 5월 승객들을 상대로 설문조사를 진행했는데, 전체 응답자의 77%는 팬데믹 이전보다 더 많은 여행을 하고 있다고 답했다. 앞으로 12개월 안에 더 많은 여행을 떠날 것이라고 답한 응답자도 41%에 달했다.

IATA는 올해 세계 항공업계의 예상 매출 규모가 8030억 달러(1049조9000억원)로 팬데믹 전인 2019년 8380억 달러에 근접할 것으로 추산했다. 올해 글로벌 항공사가 거둔 순이익은 98억 달러로 예상했다. 이는 지난해 12월 예상치인 47억 달러보다 2배 이상 늘어난 것이다. 윌리 월시 IATA 사무총장은 "중국이 예상보다 일찍 방역 체계를 완화됐고, 화물 수익도 팬데믹 이전 수준보다는 높다"며 "항공사 재무 실적이 기대치를 뛰어넘고 있다"고 말했다.

하지만 '고공비행'에 걸림돌이 될 요소들은 남아있다. IATA는 금리 인상의 여파가 경기 침체로 이어질 가능성, 항공기 생산 자재 공급망 문제로 부품과 재료가 원활하게

공급되고 있는 점 등 언급하며 “업계 수익에 부정적 영향을 미칠 수 있다”고 전망했다.

국내 여객 수요도 꾸준히 회복세를 보이고 있다. 2019년 같은 달과 비교한 올해 월별 여객항공수 회복률은 1월 80.4%, 2월 83.6%, 3월 82.8%, 4월 85.6% 5월 85.8% 등으로 점차 높아지는 추세다. 국토교통부 항공 포털 실시간 통계에 따르면 지난달 국적 항공사를 이용한 국제선·국내선 여객 수는 932만9254명으로 지난해 5월 753만8000명보다 23% 증가했다.

곧 여름 휴가철 등으로 진입하는 만큼 여객 수요는 더욱 폭발적으로 증가할 전망이다. 항공업계 관계자는 “비용 부담 등으로 성수기를 피해 일찍 여름 휴가를 떠나는 분위기가 만들어지고 있다”며 “6월부터 여객 수요가 더욱 높아질 것으로 기대한다”고 전했다. 7~8월은 여름휴가, 학생들의 방학 등의 영향으로 여행객이 더 몰릴 것으로 예측된다.

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

해외 뉴스

8. EU, 14년 연속 北 고려항공 운항 제한



유럽연합(EU)이 국제 안전기준 미달을 이유로 북한의 유일한 항공사인 고려항공을 14년 연속 역내 운항 제한 대상으로 지정했다. 외신들에 따르면 EU는 7일(현지시간) 개정한 'EU 항공안전 목록'을 공개하면서 고려항공을 '부칙B' 등급에 해당하는 운항 제한 항공사로 지정했다.

EU는 유럽을 운항하는 항공사의 항공기 안전 관리·감독 실태를 평가해 전면적으로 취항을 금지하는 '부칙A' 등급과 엄격한 조건 하에서 제한적으로 허가하는 '부칙B' 등급 항공사로 각각 나눠 규제하고 있다고 자유아시아방송(RFA)은 전했다.

이에따라 EU는 고려항공의 경우 러시아제 TU-204 기종 여객기 2대를 제외한 나머지 항공기의 역내 운항을 금지하는 조치를 계속 유지하기로 했다고 밝혔다.

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

9. 항공여행수요, 팬데믹 이전 수준 회복...항공기 주문 급증



항공사들이 올들어 5월까지 1200대 가까이 항공기를 주문한 것으로 조사됐다. 보잉, 에어버스 등 양대 항공기 제조사들은 밀려드는 주문을 맞추지 못해 애를 먹고 있다.

항공 여행이 2020년 코로나19 팬데믹 이전 수준을 완전히 회복한 것으로 보인다.

○가파른 항공기 수요

파이낸셜타임스(FT)는 2일(이하 현지시간) 항공기 수요가 가파른 상승세를 보이고 있다고 보도했다. 시장조사업체 IBA에 따르면 지난해에 이미 항공기 주문은 팬데믹 직전 연도인 2019년 수준의 거의 두 배에 이르렀다.

주문 취소를 뺀 순주문 규모는 2019년 812대였지만 지난해에는 이미 1592대였다.

올 들어서도 가파른 상승세가 이어지고 있다. IBA에 따르면 올들어 5월말까지 신규 항공기 주문 규모는 1198대에 이른다. 2월 에어인디아가 2열식 장거리 항공기 470대를 에어버스와 보잉에 주문하는 등 항공사들의 주문이 봇물을 이루고 있다.

○아태지역, 항공수요 46% 폭증

항공 수요가 팬데믹 이전 수준으로 빠르게 회복하면서 항공사들의 여객기 주문이 급격히 늘고 있다. 국제항공운송협회(IATA)에 따르면 국내선 항공 여객은 이제 팬데믹 이전 수준을 회복했다. 특히 아시아-태평양지역 항공사들의 회복세가 가파르다. 아태 지역 항공사들의 경우 4월 항공여객이 전년동월비 46% 폭증했다.

○2열식 여객기가 주류

항공기 신규주문은 그러나 예전과 달리 복도 2개가 달린 3열식보다 단일 복도의 2열식 항공기가 주류를 이루고 있다. 지난해 전체 순주문 1592대 대부분인 1436대가 2열식 항공기였다.

에어버스의 베스트셀러 A320 여객기가 대표적이다.

주로 장거리 국제 노선에 투입되는 3열식 여객기 주문은 156대에 그쳤다. 그러나 이는 2019년 한 해 주문 규모 148대에 비해서도 많은 규모다. 장거리 3열식 항공기 주문 역시 증가세를 타고 있음을 방증한다.

맥클린톡은 주로 장거리 국제노선에 투입되는 동체 폭이 넓은 이른바 와이드보디 항공기 수요가 회복세로 돌아섰다면 지속가능한 수준을 보이고 있다고 말했다. 그는 팬데믹 이전에는 외려 인도율이 주문을 앞지를 정도였다면서 지속가능한 수준도 아니었다고 지적했다.

○공급난 지속

항공기 공급망은 회복 속도가 다른 부문에 비해 특히 더딘 것으로 보인다. 데이비드 칼훈 보잉 최고경영자(CEO)는 이날 업계 공급망 문제 해결이 "당혹스러울 정도로 더디다"고 우려했다.

칼훈은 이날 뉴욕에서 열린 투자은행 번스타인 주최 컨퍼런스에서 부품이 계속 부족해 치솟는 수요 속에서 공급을 어떻게 관리할지 세심한 주의가 필요한 상황이라고 말했다. 그는 보잉의 경우 일부 공급망에서 개선이 보이고는 있지만 보잉과 에어버스 모두 고객 수요를 충족하려면 최소 5년은 더 걸릴 것이라고 비관했다.

앞서 에어버스 CEO 기욤 포리도 지난달 공급망 위기가 내년까지 지속될 것으로 예상한 바 있다.

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

10. “美승인 받은 中 신규 항공편들, 러시아 영공 피해 비행”



중국 항공사들이 미국과 중국을 오가는 신규 항공편을 운항할 때 이전과 달리 러시아 영공 비행을 피하고 있다고 로이터 통신이 1일(현지시간) 보도했다.

항공 추적사이트 플라이트어웨어에 따르면 지난달 미국을 오갈 수 있도록 미 당국의 승인을 받아 새롭게 증편된 중국 항공사 항공편은 러시아 영공을 비행하지 않고 있다. 기존에 승인된 항공편의 경우에는 계속 러시아 영공을 비행 중이다.

미 교통부(USDOT)는 지난달 양국을 오가는 중국 항공사의 주간 운항 편수를 기존 8편에서 12편으로 늘렸다. 이는 중국 정부가 미 항공사에 대해 허용한 왕복 항공편 수와 같다.

당시 승인된 신규 항공편은 에어차이나의 베이징-뉴욕 항공편, 동방항공의 상하이-로스앤젤레스(LA) 항공편, 샤먼항공의 샤먼-LA 항공편, 남방항공의 광저우-LA 항공편이다.

중국은 이전부터 미국에 이 같은 항공 노선 증편을 요구해왔으나 미국은 지난달 전까지는 이를 거부해왔다.

중국은 미국의 반대에도 불구하고 양국을 오갈 때 러시아 영공을 통과하는 북극항로를 이용하고 있었는데, 우크라이나 전쟁 이후 이 항로를 거치지 못하게 된 미국 항공사로서는 비용 측면에서 중국 항공사와 경쟁에서 불리했기 때문이다.

러시아는 지난해 3월 미국이 러시아 항공기의 미 영공 비행을 금지한 데 대한 보복성 조치로 미국 항공기가 자국 영공을 통과하는 것을 막은 바 있다.

이에 일각에서는 이번에 미국이 중국 항공사에 러시아 영공을 통과하지 않는 것을 조건으로 신규 항공편을 승인해준 것이 아니냐는 관측이 제기된다.

실제 2월에는 일부 미 상원의원이 나서 중국 항공사가 러시아 영공을 통해 미국을 오가면서 연료, 비행시간 등 측면에서 이득을 보고 있다며 이를 중단시켜야 한다고 촉구하기도 했다.

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