

주간 항공 소식

2nd week Jan. 24

Edited by Dr. Kwon

국내 뉴스

1. 올해 하늘길도 청신호...국제선 여객수요 성장 전망



국토교통부 항공 통계에 따르면 인천공항의 2023년 11월 여객 수송 실적은 507만명으로 코로나19 발생 이전인 2019년 11월의 91% 수준까지 회복됐다.

낙관적인 전망이 나오는 배경에는 여객 수요가 꾸준히 뒷받침될 거라는 기대가 있다. IATA가 지난해 11월 진행한 승객 여론 조사에서 앞으로 12개월 동안 여행 계획이 있는지를 묻는 질문에 응답자 44%가 지난 12개월보다 여행을 더 다닐 것이라고 답했다.

국내에서는 지난해 LCC(저비용항공사) 업계의 최대 실적을 이끈 일본 노선 수요가 성장세

를 유지할 것으로 예상된다. 지난해에 이어 엔화 약세가 장기화하면서 여행 수요가 줄지 않고 되레 늘어나는 모습이다. 지난 29일 기준 엔화 환율은 920.85원으로 여전히 '엔저'가 진행되고 있다.

항공업계도 일본을 비롯해 동남아 등 중·단거리 노선을 증편에 집중하고 있다. 제주항공은 일본 소도시 노선 운항 편수를 늘렸다. 내년 1월 12일부터 인천~오이타 노선을 주 3회에서 주 5회로 늘리고, 인천~히로시마 노선도 주 7회에서 주 14회로 증편할 계획이다.

장거리 국제선을 주력으로 하는 대형항공사(FSC)도 중·단거리 노선 운항을 늘렸다. 대한항공은 오는 3일부터 2월 25일까지 인천발 태국 방콕(돈무앙) 노선을 주 2회(수·토) 운항한다. 오는 20일부터 3월 30일까지 인천~일본 오이타 노선을 주 3회(월·목·토) 각각 운항한다. 아시아나항공은 오는 10일부터 2월 2일까지 인천발(發) 일본 우베 노선 주 3회(수·금·일) 계획을 편성했다.

업계 관계자는 "내년 여객 수요가 더욱 확대돼 코로나 이전 수준으로 회복될 거라 보고 있다"라면서도 "우크라이나-러시아 전쟁과 이스라엘-하마스 전쟁 등 대외 상황과 국제 유가 전망이 불확실한 것은 변수"라고 밝혔다.

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

2. 항공 화물 운임 5개월째 상승...FSC '행복한 비명'



항공 화물 운임이 5개월 연속 상승하면서 해당 사업에 집중하는 대형항공사(FSC)들의 실적 개선이 가시화되고 있다. 지난해 상반기 대비 하반기 국제선 여객 회복률도 오르고 있

어 화물 운임 상승이 이들 항공사에 큰 힘이 될 전망이다.

12월 홍콩-북미노선 평균 운임 1kg 7.10달러

5일 발틱거래소 항공운임지수(BAI)에 따르면 지난해 12월 홍콩-북미노선 평균 화물 운임은 1kg당 7.10달러다. 이는 연중 최고 수준인 동시에 5개월 연속 상승한 수치다. 앞서 지난 7월 해당 노선 항공 화물 운임은 1kg당 4.69달러로 연중 최저치를 기록한 이후 8월 4.85달러, 9월 4.90달러, 10월 5.80달러, 11월 6.15달러로 지속 상승했다.

분기별로 봐도 44분기가 제일 높다. 지난해 14분기 1kg당 5.5달러였던 홍콩-북미노선 평균 운임은 24분기 5.06달러, 34분기 4.8달러로 떨어지다가 44분기 6.35달러로 반등했다.

항공 운임이 회복세에 들어선 것은 44분기가 전통적인 항공 화물 성수기기 때문이다. 대형 항공업계 관계자는 "통상적으로 연말연시 시즌에는 전자상거래 물량이 많다"며 "따라서 최근 운임료가 오르고 있는 것"이라고 설명했다.

이에 따라 대한항공, 아시아나항공 등 화물 사업 비중이 상당한 FSC들의 실적 회복이 예상된다. KB증권, 하나증권 등 증권사들은 대한항공의 44분기 화물 부문 매출이 직전 분기 대비 각각 4%, 11.8% 가량 개선할 것으로 내다봤다. 아시아나항공의 경우 최근 3개월 내 실적 예측 리포트를 낸 증권사는 없지만, 화물 운임이 함께 적용되는 만큼 실적 회복이 예상된다.

FSC "한 숨 돌렸다"...국제선 여객도 회복 국면

FSC 입장에서는 한 숨 돌린 셈이다. 이들은 코로나19 당시 나타난 특수성으로 화물 부문에서 큰 이득을 봤지만 지난해 하반기부터 이어진 운임 급락으로 어려움을 겪고 있다. 아시아나항공의 경우 2021년 76%가 넘었던 화물 매출 기여도가 지난해 34분기 누적 23.9%로 급락했다. 대형 항공업계 관계자는 "코로나19 때 나타난 화물 특수성이 제자리를 찾아가고 있다"며 "당시 운임료는 비정상적으로 튀었다고 볼 수 있다"고 했다.

국제선 여객 회복도 실적 개선에 힘이 될 전망이다. 항공업계에 따르면 지난해 34분기 국내 항공사 국제선 노선 이용객은 1287만명으로 2019년 같은 기간 대비 85%를 회복했다. 상반기 회복률 66%와 비교하면 20%p 가까이 늘었다. 항공업계는 지난해 12월부터 오는 3월까지 국제선 항공편 운항 횟수가 코로나19 이전의 93% 수준을 회복할 것으로 내다보고 있다.

이와 관련해 금융정보업체 에프엔가이드는 대한항공의 지난해 4·4분기 영업이익이 4653억원으로 전년 동기 대비 9.9% 하락한다고 예측했다. 영업이익 자체는 줄었지만 하락률도 기존 두 자리에서 한 자리로 감소했다.

지난해 1·4~3·4분기의 전년 동기 대비 영업이익 감소율은 모두 30%대였다. 같은 기간 아시아나항공 영업이익은 14.4% 늘어난 1330억원으로 예상했다.

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

3. 제주항공 “작년 1천230만명 탑승…2.5초마다 항공권 1장 팔려”



제주항공은 지난해 탑승객이 1천230만7천815명으로 집계됐다고 8일 밝혔다.

이는 약 2.5초에 1장씩 항공권이 팔린 셈이라고 제주항공은 설명했다.

지난해 제주항공을 가장 많이 이용한 승객은 1949년생 여성으로, 편도 기준으로 인천~나고야 노선을 135회 이용했다. 이 승객의 총 이동거리는 지구 세 바퀴를 도는 것보다도 긴 13만1천625km다.

제주항공을 이용한 외국인 승객은 국적별로 보면 일본이 가장 많았고, 중국, 미국, 태국이 뒤를 이었다. 제주항공의 '리프레시 포인트'를 가장 많이 사용한 고객은 1978년생 여성으로, 총 700만8천포인트를 사용했다.

올해 첫 제주항공 예약 고객은 지난 1일 오전 0시 0분 6초에 대구~제주 노선을 예약한 1990년생 남성이었다. 제주항공 관계자는 "2024년에는 더욱 좋은 서비스로 고객들과 새로운 여행의 경험을 만들어 갈 수 있도록 노력하겠다"고 말했다.

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

4. 에어부산, '안전 운항 성과 우수 평가' 국토부장관 표창 수상



에어부산(대표 안병석)이 국토교통부로부터 안전 역량 강화에 따른 안전 운항 우수 성과를 인정받아 표창을 수상했다고 8 일 밝혔다.

에어부산은 지난해 ▲안전 데이터 공유체계 구축을 통한 항공안전증진 ▲자율보고 증가 등 보고문화 정착을 통한 안전문화활동의 실제성 확보 ▲안전감사 및 조사를 통한 현장위주의 실질적인 안전보증활동 등의 안전 가치를 실현해왔다. 그 결과 국토교통부 관리 '항공운항분야 안전성과 지표'에서 목표치 달성은 물론 국적사 중 가장 우수한 성적을 기록했다.

창사 이래 현재까지 안전을 최우선 가치로 두고 관리 강화에 힘써온 결과, 에어부산은 지난해 기준 11년째 항공기 사고·준사고 0건의 기록을 이어 나가고 있다. 특히 지난해 활주로 안전 관리를 위한 '활주로 안전팀 회의체'를 자체 신설하여 분기별 운영하고, 조종사 건강증진을 위한 프로그램을 정기적으로 운영하는 등 내실 강화를 위해서도 힘쓰고 있다. 또한 인천국제공항에서 열렸던 '2023년 안전한국훈련'에서는 전사적인 관심과 적극적인 참여를 유도한 공을 인정받아 인천공항공사 사장 표창을 수상하기도 했다.

에어부산 관계자는 "지난해 리오프닝으로 분주한 상황 속에서도, 에어부산은 '안전'을 중점 추진 목표로 설정하고 안전 역량 강화에 매진해 왔다."며 "안전은 해가 바뀐다고 해서 달라질 수 없는 에어부산 제1의 핵심 가치로 올해도 철저한 안전 관리를 통해 고객이 신뢰할 수 있는 '가장 안전한 항공사'로서의 위상을 이어 나가겠다."고 전했다.

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

5. 티웨이항공 여객기, 인천공항 착륙 중 조류 충돌... '엔진에 불꽃'

티웨이항공 여객기가 10일 인천국제공항에 착륙하다 조류 충돌(버드 스트라이크)을 당해 엔진에서 불꽃이 튀면서 공항 소방대가 출동하는 등 소동이 빚어졌다.

티웨이항공에 따르면, 이날 일본 도쿄 나리타공항에서 출발한 TW216편(B737-800) 여객기가 오후 9시 28분쯤 인천공항에 내리는 과정에서 엔진에 새가 빨려 들어가는 사고를 당했다.

티웨이항공 여객기는 이 사고로 엔진에서 굉음과 함께 불꽃이 튀자, 안전을 위해 한 차례 복행(復行·착륙하려다 다시 날아오름)한 뒤 오후 9시 41분쯤 활주로에 무사히 착륙했다.



이 여객기에는 승객 122명 등이 탑승하고 있었으며, 공항 당국에 화재 신고가 접수돼 인천공항 소방대가 출동했다.

티웨이항공 관계자는 "충돌 순간 엔진에서 잠시 불꽃이 보이기는 했지만, 불이 붙은 것은 아니"라고 밝혔다.

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

6. 국토부, 5개 항공사에 일부 보잉항공기 '출입문 구조점검' 지시

보잉 737 맥스8 기종 14대 대상..."사고 발생 맥스9 기종과 다르지만 선제 조치"

국토교통부는 국적항공사에 보잉 737 맥스8 기종의 기체를 점검하라는 공문을 발송했다고 7일 밝혔다. 최근 미국에서 비행 중이던 보잉 737 맥스9 항공기 동체에 구멍이 뚫리며 비상착륙 하는 사고가 발생한 데 따른 조치다.

국토부에 따르면 현재 사고가 발생한 보잉 737 맥스9 기종을 운용하는 국적항공사는 없다. 다만 같은 제조사에서 생산된 맥스8 기종은 현재 대한항공 5대, 이스타항공 4대, 티웨이항공·제주항공 각 2대, 진에어 1대 등 총 14대가 운용 중이다.



이에 따라 국토부는 이날 이들 항공사에 맥스8 기체를 점검하고, 특히 출입문의 구조적 결함 여부 및 기체와 출입문의 장착 여부 등을 집중적으로 확인할 것을 지시했다.

최근 사고가 발생한 보잉 737 맥스9 항공기는 필요에 따라 막아두거나 출입문으로 활용하는 부분이 이탈하면서 구멍이 난 것으로 전해졌다.

국토부 관계자는 "맥스9과 맥스8은 엄연히 다른 기종이지만, 선제적으로 점검 조치를 내렸다"고 설명했다.

앞서 전날 승객 171명과 승무원 6명을 태우고 미국 오리건주 포틀랜드 국제공항을 출발한 알래스카 항공 1282편 보잉 737 맥스9 여객기가 상공에서 창문과 벽체 일부가 뜯겨나가며 이륙 약 20분 만에 비상착륙하는 사고가 발생했다.

이에 터키항공은 보유한 737 맥스9 항공기 5대의 운항을 중지했으며, 유럽연합항공 안전청(EASA)도 같은 기종에 대한 검사에 돌입하는 등 점검에 나서고 있다.

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

7. 현대차 슈퍼널, 차세대 AAM 기체 'S-A2' 첫 공개

현대차그룹 AAM 독립 법인 슈퍼널

2028년 상용화 목표 S-A2 실물 모형 공개

버티포트 구현한 전시장에서 탑승 경험



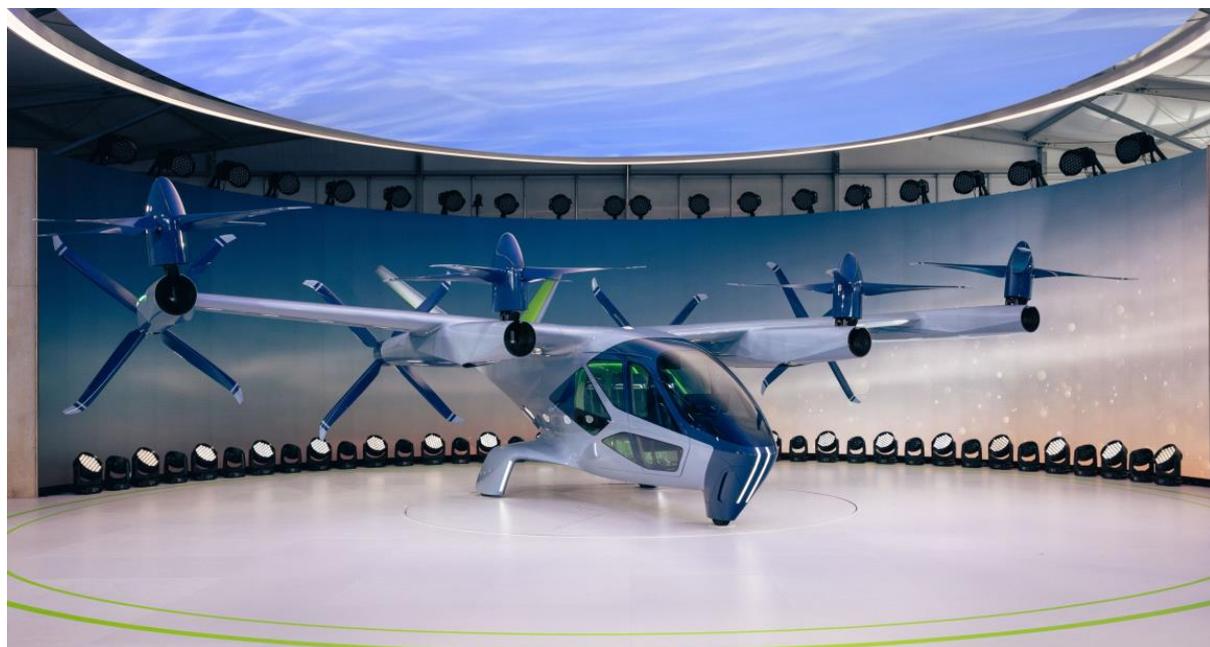
현대자동차그룹의 미래항공교통(AAM) 독립 법인인 슈퍼널이 9일(현지시간) 미국 라스베이거스에서 개최된 세계 최대 정보기술(IT)가전 전시회 CES 2024에서 차세대 기체 'S-A2'의 실물 모형을 최초 공개했다.

이날 슈퍼널이 공개한 S-A2는 현대차그룹이 2028년 상용화를 목표로 개발 중인 전기 수직 이착륙 항공기(eVTOL) 기체다. 2020년 CES에서 현대차그룹이 첫 비전 콘셉트 S-A1을 제시한 지 4년 만에 새로 공개된 모델이다.

S-A2는 전장 10m, 전폭 15m로 조종사 포함 5명이 탑승할 수 있다. 기체는 총 8개의 로터(Rotor)가 장착된 주 날개와 슈퍼널 로고를 본뜬 V자 꼬리 날개, 현대차그룹의 디자인 철학이 녹아든 승객 탑승 공간으로 이뤄져 있다.

도심 위를 비행해야 하는 점을 고려해 기체 작동 시 발생하는 소음도 최소화한다. S-A2 기

체는 전기 분산 추진 방식을 활용해 운항 시 소음을 60~70dB로 유지하도록 설계됐다. 이는 식기 세척기의 작동 소음에 불과한 수준이라는 게 회사 측의 설명이다.



슈퍼널은 새로운 AAM 기체의 안전성을 가장 강조했다. S-A2 기체의 로터와 배터리 제어기, 전력 분배 시스템, 비행 제어 컴퓨터 등 모든 주요 장치에는 비상 상황에 대비한 다중화 설계가 적용된다.

슈퍼널은 S-A2가 상용화되는 2028년까지 야간 및 다양한 기상 조건에서도 계기와 관제 지시에 따라 안정적인 운항이 가능하도록 상용 항공업계와 동등한 수준의 엄격한 비행 기준을 적용할 계획이다.

슈퍼널은 CES 2024 기간 라스베이거스 컨벤션 센터 외부에 실제 크기의 버티포트(수직 이착륙 비행장)를 연상시키는 전시장을 마련해 관람객들이 슈퍼널의 AAM 탑승 과정을 전반을 경험할 수 있도록 했다.

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

해외 뉴스

8. '비행 중 구멍' 보잉737 맥스...다른 항공사에서도 결함 포착



비행 중 동체 일부가 떨어져 나가 구멍 난 채로 비상착륙한 보잉 737 맥스 9 여객기를 둘러싸고 안전 우려가 점점 커지고 있다.

다른 항공사의 같은 기종 여객기에서도 비슷한 결함이 있을 정황이 포착되면서 보잉의 여객기 제조과정에 문제가 있을 가능성이 거론된다.

로이터 통신, BBC 등에 따르면 미국 유나이티드 항공도 자사 보유 보잉 737 맥스 9 여객기를 자체 검사한 결과 기체 측면의 일부분인 '도어 플러그'의 볼트가 느슨하게 결합한 것을 발견했다고 8일(현지시간) 밝혔다.

유나이티드 항공은 "지난 6일 예비조사를 시작한 이후 도어 플러그에 설치 문제와 관련된 것으로 보이는 정황을 포착했다"며 "예를 들어 볼트를 추가로 질 필요가 있었다"고 설명했다.

도어 플러그는 737 맥스 9 기종에서 좌석과 비상구 수 조절을 위해 사용하는 모듈식 부품으로, 창문과 벽체로 이뤄져 있다. 불필요한 비상구 위치에 도어 플러그를 설치하면 일반적인 기내 벽면처럼 좌석을 배치할 수 있다.

이 같은 문제가 발견된 유나이티드 항공의 보잉 737 맥스 9 여객기는 현재 10대 정도이며 앞으로 더 늘어날 수도 있는 것으로 전해졌다.

앞서 미국 연방항공청(FAA)은 자국 내 해당 기종 항공기 171대의 운항을 전면 금지했다. 이는 지난 5일 알래스카 항공이 운영하던 보잉 737 맥스 9 여객기가 오리건주 포틀랜드에서 이륙한 지 얼마 지나지 않아 도어 플러그가 뜯겨 날아가면서 동체에 구멍이 나는 사태가 발생한 데 따른 조치였다.

FAA는 보잉 737맥스 9 여객기를 운영하는 유나이티드 항공, 알래스카 항공 등 미국 항공사들에 검사를 승인했다.

출처 : 시사저널e - 온라인 저널리즘의 미래(<http://www.sisajournal-e.com>)

9. 에어아시아-에어아시아X 합병 추진...“장·단거리 노선 통합”



말레이시아에 본사를 둔 저가 항공사 에어아시아가 관계사와 사업 부문 합병을 통해 단거리 노선과 중장거리 노선을 통합한다.

9일 현지 매체 더스타와 로이터통신 등에 따르면 에어아시아의 모회사인 캐피탈A는 항공 사업 부문을 자매회사인 에어아시아X로 매각하는 계획을 전날 밝혔다.

그동안 에어아시아는 단거리, 에어아시아X는 중장거리 전문 항공사로 운영돼왔다.

토니 페르난데스 캐피탈A 최고경영자(CEO)는 "결국 에어아시아X와 에어아시아가 하나의 브랜드로 합병될 것"이라고 말했다.

단거리와 중장거리 노선을 통합함으로써 운영 효율성을 높이고 시장 수요에 유연하게 대응하기 위한 조치라고 그는 설명했다.

페르난데스 CEO는 올해 1분기까지 에어아시아그룹 수송 능력이 코로나19 사태 이전으로 회복될 것이라며, 현재 8천만~9천만명인 연간 승객 수를 양사 합병 이후 2천만명까지 늘리겠다고 밝혔다.

최종 합병까지는 주주와 법원 승인 절차 등을 거쳐야 한다.

현재 에어아시아는 A320과 A321 등 항공기 166대를 보유 중이며, 에어아시아X는 A330 17대를 운영하고 있다.

페르난데스 CEO는 항공기 400대를 발주해 내년 2분기부터 에어버스 신형 A321기를 인도받을 예정이라며, 내년까지 유럽, 남미, 아프리카 노선 등도 추가하려 한다고 말했다. 그는 항공 사업 매각으로 마련한 자금으로 캐피탈A는 결제, 물류, 온라인여행 사업 등에 집중할 것이라고 전했다.

2001년 항공기 두 대로 설립된 에어아시아는 아시아 최대 저가 항공사로 성장했다.

페르난데스 CEO는 장거리 노선까지 운항하겠다는 야망을 품고 2007년 에어아시아X를 출범했다.

그러나 코로나19 사태로 이동이 제한되면서 위기에 처했고, 에어아시아는 재정 악화로 증시 퇴출 위험에 몰리기도 했다.

에어아시아그룹은 2021년 지주사 사명을 캐피탈A로 변경했다.

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

10. 델타항공, 3년 연속 북미 최고 정시 운항 항공사 등극



델타항공이 3년 연속 글로벌 항공 분석 전문 업체 시리움(Cirium)의 '플래티넘 어워드'를 수상했다고 10일 밝혔다.

이번 수상은 복잡한 운항 상황을 헤쳐 나가면서 고객에게 미치는 영향을 최소화하는 동시에 모범적인 정시 운항 실적을 유지하기 위해 헌신하는 델타 임직원들의 성과를 나타내기도 한다.

델타는 2023년 4분기에 전반적으로 업계 최고 수준의 신뢰성을 제공했다. 델타항공의 4분기 네트워크 시스템 완성률, 정시 도착률 (A0) 및 정시 출발률은 모두 2022년 4분기 대비 개선됐다. 시리움이 2023년에 추적한 델타항공 163만 5486편 중 84.72%가 정시에 도착했는데, 이는 전년에 기록한 83.63%를 상회하는 수치다.

델타항공의 정시 운항 실적은 북미 업계 기준을 훨씬 뛰어넘는다. 시리움에 따르면 지난해 추적한 비행 약 800만편 중 74.45%가 정시에 도착했다. 델타항공의 정시 운항 실적은 2위를 차지한 경쟁 항공사 대비 2.47% 높은 것으로 나타났다.

또, 델타는 전 세계 모든 상위 항공사 기준으로 추적된 약 600만 편의 비행에서 83.67%의 정시 도착률을 기록하며 글로벌 벤치마크를 상회하는 결과를 냈다. 정시 도착은 예

정된 게이트 도착 시간으로부터 15분 이내에 도착하는 항공편으로 정의된다.

제레미 보웬 시리움 최고경영자는 "델타항공이 3년 연속 플래티넘 어워드를 수상하고 북미 운항 부문에서 1위를 차지하는 것은 대단한 일"이라며 "운항 효율성과 정시 운항을 향한 델타의 끊임없는 노력에 박수를 보낸다"고 전했다.

마이크 스파노스 델타항공 최고운영책임자는 "정시 운항 항공사로 거듭날 수 있게 노력하는 델타 임직원들 덕분에 델타는 늘 고객 친화적인 고급 서비스를 완벽하게 제공할 수 있는 것"이라며 "2023년에 뛰어난 성과를 달성하고 새해에도 긍정적인 결과를 진전시켜준 10만명의 모든 델타 임직원에게 감사를 전한다"고 말했다.

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