

국내 뉴스

1. 대한항공, '전자 항공 운송장' 도입... "물류 혁신 도모"



대한항공이 종이 운송장을 전자 문서로 전환해 항공 물류 혁신을 도모한다.

대한항공은 항공 화물 운송에 필요한 종이 운송장을 디지털 문서로 바꾸는 '전자 항공 운송장(e-AWB)'을 의무 시행한다고 13일 밝혔다. 한국에서 출발해 북미·유럽·일본 등 해외로 운송하는 일반 화물부터 e-AWB를 우선 적용한다는 방침이다.

e-AWB는 종이 운송장을 디지털 문서로 대체한 것이다. 기존에는 항공 운송장과 부대 서류를 출력·작성하고 접수 카운터를 방문하는 등 비효율적인 절차를 거쳐야 했다. e-AWB를 이용하면 화물 접수부터 도착지 인도까지 전 과정이 간소화된다.

화물 운송에 필요한 정보를 정확하게 전달하고 화물 추적이 쉬워지는 등 운송 과정에서의 투명성을 높일 전망이다. 불필요한 절차와 비용을 없애 업무 효율도 높아진다. 종이 사용량을 줄여 환경을 보호하고 환경·사회·지배구조(ESG) 경영을 실천한다는 의미도 있다.

대한항공은 현장 혼선을 줄이기 위해 화물 고객사와 간담회를 열고 시범 운영을 마쳤다. 올해 12월까지 e-AWB 사용 계도 기간을 두고, 내년 1월부터 한국발 화물 운송에 의무 적

용할 계획이다. 향후 전 세계 지점에서 출발하는 대한항공 화물편으로 e-AWB 사용을 확대하는 것이 목표다.

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

2. "화물이 돈 된다" LCC, 경력직 뽑고 항공기 도입까지



저비용항공사(LCC)들이 코로나19 기간 재미를 봤던 화물 사업에 조용히 힘을 싣고 있다. 화물 사업부 경력직 채용부터 전용기 도입 검토까지 복수 LCC가 다양한 준비를 하고 있는 것으로 파악됐다.

제주항공, 화물 운송 경력직 채용...전용기 도입도

7일 항공업계에 따르면 제주항공은 이달 1일 화물 운송 사업의 경력직 채용을 시작했다. 근무지는 서울과 인천으로 직무 내용은 여객기 및 화물기 화물 운영 및 지원, 화물운송 관련 안전·보안 업무 지원, 화물터미널 및 계류장 현장 점검 등이다. 접수 기간은 따로 정하지 않았으며 채용 인원은 한자리 수다.

제주항공이 화물 경력직 채용을 시작한 것은 올해 하반기 들어오는 화물 전용기 운영에 대한 사전 작업으로 분석된다. 제주항공은 지난해 6월 화물 전용 1호기(B737-800)를 들여온 데 이어 이르면 올해 10월 화물 전용 2호기를 도입한다.

티웨이항공과 하이브리드항공사(HSC) 에어프레미아도 화물 사업에 대한 관심을 이어가고 있다. 티웨이항공은 내년 장거리 대형 항공기 A330-300을 최대 3대 도입하는데, 이 항공기를 통해 화물 사업을 지속하겠다는 입장이다. 티웨이항공 관계자는 "현재도 A330-300을 활용해 화물 사업을 하고 있다"며 "내년 (화물) 볼륨은 더 늘어날 것"이라고 말했다.

에어프레미아도 현재 화물 전용 항공기 도입을 검토하고 있다. 에어프레미아 관계자는 "아직 언제, 어떤 화물기를 들여온다 등을 말할 수준은 아니다"면서도 "화물 사업의 타당성을 사업부에서 보고 있다. 한국·해외 지점 각각에 화물 사업부 인력이 1명 이상 나가 있다"고 설명했다.

"화주 및 점유율 확보 중요, 운송 노하우도 쌓아야"

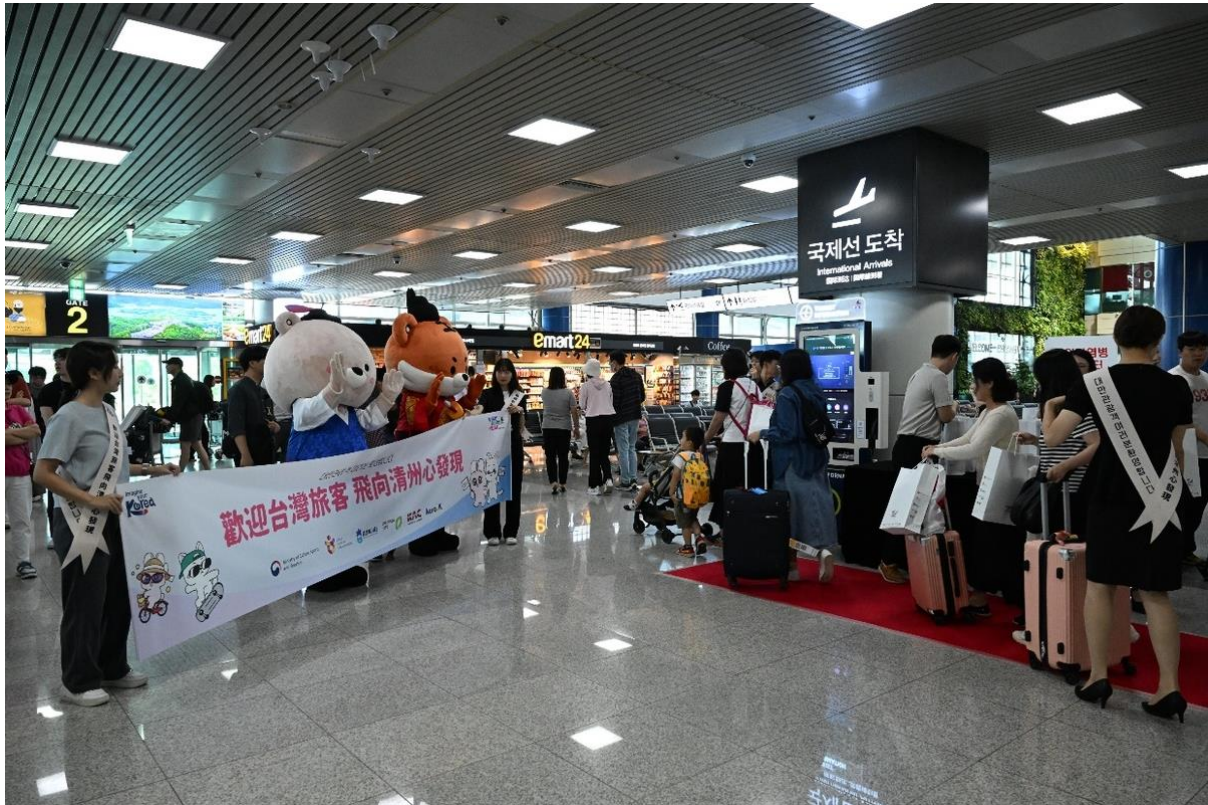
LCC들이 화물 사업을 계속 이어가는 가장 큰 이유는 화주의 확보에 있다. LCC 관계자는 "코로나19 때와 비교해서 화물 운임료가 많이 떨어진 것은 사실이지만 미래를 위해 화주를 확보하는 게 아주 중요하다"며 "화주 확보가 곧 점유율 확대로 이어지기 때문"이라고 했다. 실제로 항공업계에 따르면 최근 kg당 화물 운임료는 코로나19 대비 25~30% 정도 수준이다.

화물 운송을 위해 어느 정도 노하우가 필요한 것도 또 다른 이유다. 대형 항공사 관계자는 "반도체나 배터리, 의약품 등 상대적으로 취급이 어렵고 고부가가치 제품들의 경우 여기에 맞는 인증이 있다"며 "아무래도 이런 운송 노하우들이 쌓여야 경쟁력을 키울 수 있다"고 설명했다. 대한항공과 제주항공이 올해 5월 국제항공운송협회(IATA) 리튬배터리 운송 인증 자격을 취득한 것도 이와 무관치 않다는 게 항공업계 설명이다.

문제는 수익성이다. 또 다른 항공업계 관계자는 "제주항공을 비롯해 일부 LCC들이 화물 사업에 뛰어들고 있지만, 이들이 가지고 있는 항공기 대부분이 중소형기인 만큼 수익성이 생각만큼 나올지는 의문"이라며 "항공기 크기가 커야 화물을 더 많이 실을 수 있기 때문"이라고 말했다.

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

3. 에어로케이, 청주~타이베이 정기노선 취항



청주국제공항 거점 항공사 에어로케이가 7 일 청주국제공항 2 층에서 대만 타이베이 정기노선 취항식을 열었다.

에어로케이는 180 석 규모의 A320 항공기를 투입해 이날 오전 9 시부터 청주와 타이베이를 오가는 노선을 하루 1 회(왕복) 매일 운항하기로 했다. 오는 10 월에는 노선을 증편해 주 14 회 운항할 계획이다.

에어로케이는 첫 대만 관광객 입국을 축하하는 환영식도 가질 예정이다.

청주국제공항은 현재 5 개국(베트남, 태국, 일본, 중국, 대만) 정기 국제노선을 운항 중이며 연말까지 후쿠오카(일본), 다렌(중국), 클락(필리핀) 등 신규 노선을 확보할 계획이다.

이날 취향식에 참석한 김명규 충북도 경제부지사는 "청주국제공항 민간 전용 활주로 확보를 위해 다양한 국제노선을 발굴하겠다"며 "에어로케이항공은 물론 도와 청주시, 청주공항 등 모든 분이 한마음으로 힘을 모아달라"고 말했다.

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

4. 에어부산, '일본 이색 여행지' 부산-도야마 노선 부정기편 운항



에어부산(대표 안병석)이 10월 11일부터 부산-일본 도야마 노선의 부정기편을 운항한다고 12일 밝혔다.

이번 부정기편은 10월 11일부터 26일까지 왕복 6회 운항하며, 김해국제공항에서 오후 1시 40분에 출발해 도야마 공항에 오후 3시에 도착한다. 귀국 항공편은 현지 공항에서 오후 4시 20분에 출발해 김해국제공항에 오후 6시에 도착하며, 비행시간은 약 1시간 40분이 소요된다. 이번 부산-도야마 부정기편에는 232석 규모의 A321neo 항공기가 투입된다.

도야마는 일본에서 대자연의 경관을 즐길 수 있는 명산지이자 '다테야마 구로베 알펜루트'의 설벽 관광으로 유명한 여행지이다. 또한 일본 애니메이션 흥행작 '너의 이름

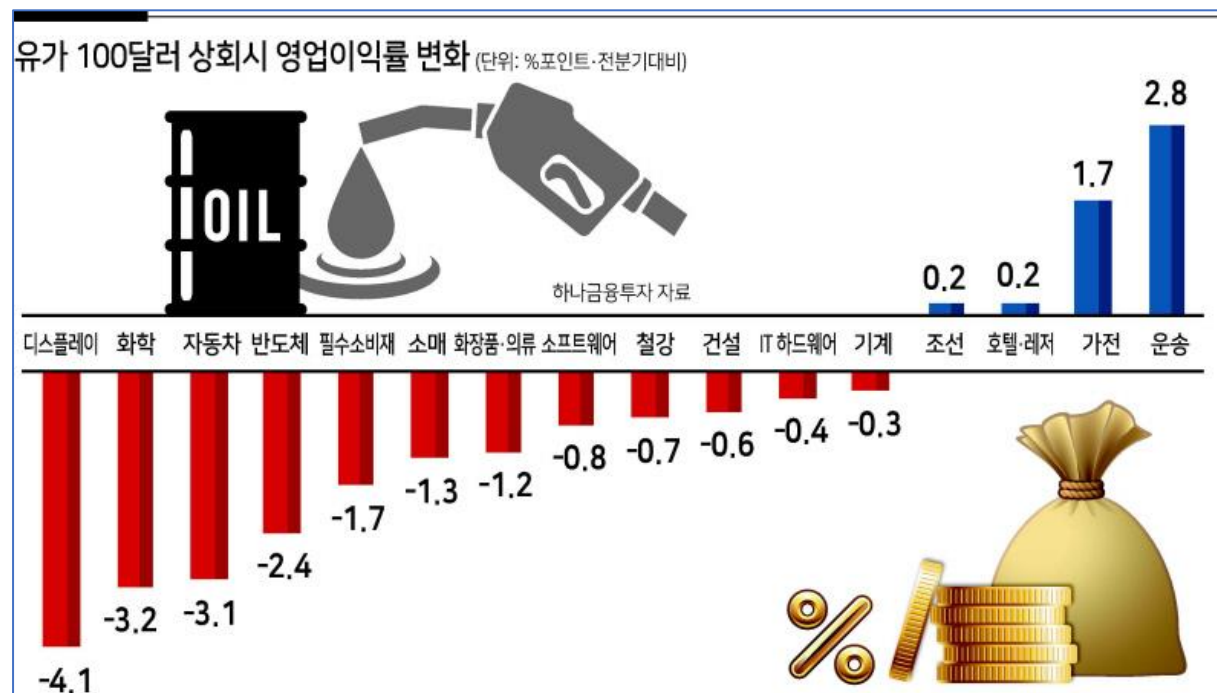
은'의 배경 '스와호'가 위치한 나가노현과 인접해 두 지역을 함께 즐기기에 적합하여 많은 여행객들이 즐겨 찾고 있다. 이외에도 도야마에는 일본에서 가장 깊은 V자 협곡인 '구로베협곡', '시라카와코 합장촌' 등 관광 명소가 많아 일본 소도시의 이색 관광을 즐기는 여행객들이 선호하는 지역이다.

부산-도야마 노선은 지난 5월 운항 당시에도 탑승객의 만족도가 매우 높았던 노선으로, 직항편을 기다리는 여행객이 많아 추가로 부정기편을 편성하게 되었다.

에어부산 관계자는 "일본 소도시 관광 트렌드가 확산되며, 소도시 직항편을 찾는 여행객들이 급증하고 있다."며 "각 노선별 여행 적기에 맞춰 적극적으로 부정기편을 운항해 지역민의 여행 편의를 더욱 확대해 나가겠다."고 전했다.

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

5. 항공사, 유가·환율 '2高' 부담...중장거리 증편 고전에도 '기대감'



항공사가 고유가·고환율 부담으로 중장거리 노선 증편 움직임이 더디다. 미주 노선을 제외하고는 대다수 노선 증가세가 주춤하다. 이러한 가운데 일본·동남아 노선은 공급이 부족한 상황이 지속되면서 항공사들의 3분기 실적 기대감이 커지고 있다.

14일 국토교통부 항공통계시스템에 따르면 지난 8월 한 달간 국제 여객 수는 약 449만명

으로 전년 동기 대비 230% 증가했다. 코로나19 발병 전인 2019년과 비교해도 84%까지 회복했다.

일본·동남아 등 단거리 여행객 수요가 여전히 공급을 웃돌고 있다. 일본 여객 수는 177만 명으로 코로나19 이전보다 16.4% 증가했다. 아시아권 여행객은 265만명을 기록, 코로나 19 발병 이전의 82.8%까지 회복했다.

중장거리 노선은 미국을 제외한 노선이 여전히 답보 상태다. 미국 노선 이용객만이 45만 명으로 2019년보다 1만명 늘었다. 통상적으로 미국은 사업, 출장 등 상용 수요가 많은 국가로 유가·환율의 영향이 적다. 대한항공·아시아나항공·에어프레미아 등 세 항공사가 미국 노선을 오가는 횟수를 늘렸다. 2019년과 비교하면 미국 노선 운항 편수는 23.2% 증가했다.

반면 유럽 노선과 대양주 노선 여객 수는 각각 44만명, 24만명을 기록했다. 코로나19 이전과 비교해도 약 62%, 77% 수준에 불과했다. 운항 편수로 보면 한 달 동안 유럽을 오간 여객기는 2133편으로 2019년과 비교해도 61% 정도다. 대양주 또한 75% 회복하는 데 그쳤다.

고유가·고환율 영향으로 여행객 수요가 늘고 있지 않아서다. 항공사 또한 손해를 보며 공급을 늘릴 이유가 없다. 다만 중장거리 회복이 더뎌지자 대형항공사(FSC) 위주 수익성 감소 우려가 나온다.

항공사의 3분기 실적은 여전히 상승 곡선을 그릴 전망이다. 대한항공·아시아나항공 또한 단거리 노선 복구에 나섰기 때문이다. 대한항공은 동계스케줄이 시작되는 오는 10월부터 가고시마·오카야마 등 4개의 일본 소도시 노선을 정기로 운항한다. 대한항공이 코로나19 이전 운항하던 일본 노선은 14개 지역으로, 현재는 8개 도시에 정기 취항 중이다. 대한항공은 태국의 방콕 등 인기 노선도 증편 운항한다.

저비용항공사(LCC)인 티웨이항공과 에어부산, 진에어의 8월 국제선 이용객 수는 이미 2019년을 넘어섰다. 이에 따라 각 사의 3분기 실적 기대감은 더욱 커지고 있다.

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

6. 이스타 '차세대 B737-8 항공기' 8호기 확보



이스타항공이 차세대 항공기를 신규로 도입했다.

이스타항공은 지난 9일 오후 네 번째 차세대 항공기이자 8호기(HL8544)가 김포국제공항에 도착했다고 10일 밝혔다.

이스타항공은 이번 8호기 도입으로 지난 6월 도입한 4호기와 8월 도입한 6·7호기에 이어 모두 4대의 차세대 항공기(B737-8)를 확보하게 됐다.

B737-8은 정비 주기가 길고 B737-800NG 기종과 부품과 정비 호환이 70% 이상 가능해 기재 정비와 운영의 효율성을 높일 수 있다. 8호기 도입으로 이스타항공 보유 항공기의 평균 기령은 6년 이하로 낮아졌다. B737-8은 연료 효율도 B737-800NG 기종보다 최대 운항 거리가 1천km 이상 늘어나 6천570km까지 운항할 수 있어 노선 선택의 폭도 넓어졌다.

이스타항공은 B737-8 기종 4대를 인천발 국제선에 집중 투입해 신기종 운영 효율을 통한 비용 절감을 기대하고 있다. 이스타항공은 올해 3월 항공기 3대로 재운항을 시작해 상반기 1대, 하반기 4대 등 총 5대의 기재를 추가 도입해 현재 8대의 기단을 구성했다.

연내 9·10호기 도입을 위한 실무 절차가 진행 중이다.

이스타항공 관계자는 "8호기를 도입하면서 올해 국제선 운항을 위한 항공기 구성이 완료됐다"며 "차세대 기종 확보는 운영 효율성을 높여 이스타항공의 경쟁력이자 성장기반이 될 것"이라고 말했다.

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

7. “중·장거리 노선 뚫는다” 무안국제공항 미주·유럽·중동 띄우기 총력전



무안국제공항이 무늬만 국제공항 오명을 벗기 위한 노선 다변화를 추진하고 있는 가운데 미주·유럽·중동 등 중·장거리 노선 운항에 반드시 필요한 ‘활주로 연장사업’이 탄력을 받게 됐다.

14일 전남도에 따르면 무안국제공항 활주로 연장사업은 ‘호남고속철도 2단계 사업’과 함께 지방공항 활성화를 위한 핵심 사업이다. 총 사업비 492억 원을 들여 기존 활주로 2800m를 3160m로 360m 확장하게 된다. 도는 2019년부터 예산을 체계적으로 관리해 2023년까지 326억 원을 확보했고, 2024년 정부 예산안에 75억 원이 추가로 반영됐다.

무안국제공항 활주로 연장사업이 2025년 완료되면 명실상부한 서남권 관문 거점공

항으로 자리매김할 것으로 기대되고 있다.

그동안 코로나19 여파로 한 해 이용객 100만 명의 문턱을 넘지 못했던 무안국제공항 활성화를 위한 행정력이 총 동원되고 있다. 오는 10월 코로나19 이후 처음으로 정기 노선이 개설된다. 베트남 퍼시픽 항공이 매주 두 차례 무안-나트랑 정기 노선을 취항하기로 했다. 이는 지난 2020년 3월 국제선 정기 노선이 끊긴 지 무려 3년 7개월 만이다.

전남도는 항공사 재정지원 확대를 통한 적극적인 신규 노선 유치와 국내선 제주 노선의 골든타임 확보를 위한 지역 안배 슬롯도 국토교통부와 지속해서 협의하고 있다. 공항 편의·기반시설 확충도 순조롭게 진행되고 있다. 관리동 신축과 여객청사 정비를 지난해 말 완료했고, 무안국제공항을 경유하는 호남고속철도 2단계 사업과 국제 중장거리 노선 취항이 가능한 활주로 연장 사업도 2025년 완료를 목표로 추진하고 있다.

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

해외 뉴스

8. 中항공사 "기내연기로 긴급착륙 여객기, 엔진고장 추정"



중국 국제선 여객기가 기내 연기로 긴급 착륙한 사건과 관련, 항공사가 엔진 고장으로 추정된다고 밝혔다.

중국국제항공은 11일 새벽 웨이보(微博·중국판 트위터) 공식 계정을 통해 "초보적인 판단은 엔진 기계 고장에 따른 것으로 보인다"며 "현재 정확한 조사를 진행하고 있다"고 밝혔다.

이어 "영향을 받은 승객에게 깊은 사과의 뜻을 전한다"며 "사회 각계의 관심과 지지"에 감사한다"고 덧붙였다.

전날 오후 3시 59분께 쓰촨성 청두에서 싱가포르로 가던 CA403 여객기가 목적지에 도착할 무렵 화물칸과 화장실에서 연기가 난다는 보고가 접수됐다.

당시 항공기에는 승객 146명과 승무원 9명이 탑승하고 있었다.

여객기는 오후 4시 14분께 싱가포르 창이공항에 비상 착륙했고, 승객들은 비상탈출 슬라이드를 이용해 탈출했다.

중국 매체들이 공개한 당시 영상과 사진 속에는 객실 전체가 연기로 가득하고, 여객기 왼쪽 엔진에서 불이 나는 모습도 포착됐다.

이 사고로 승객 9명이 연기를 흡입하거나 찰과상을 입어 치료를 받았다.

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

9. "1천500만분의 1 확률"...영국 지난 연휴 항공편 대거 취소 이유



지난달 항공편 대거 취소 사태를 초래한 관제 시스템 마비는 1천500만분의 1의 확률로 발생한 일이라고 영국 항공교통센터(NATS)가 6일(현지시간) 밝혔다.

항공교통센터는 연휴 마지막 날인 지난달 28일 자동 관제 시스템이 꺼지며 항공편이 대거 취소된 일과 관련해 민간항공기구(CAA)에 제출한 중간 보고서에서 이처럼 말했다.

항공교통센터는 당일 영국 영공 통과 예정인 항공기들이 경로를 제출했는데, 그 중에 영공 출구가 영국 밖 위치로 잘못 입력된 오류가 있었다고 말했다.

항공교통센터는 "자동 관제 시스템 소프트웨어는 처리할 수 없는 데이터가 있을 때는

중단되도록 설계돼 있다"며 "자동 시스템에 이어 백업 시스템까지 안전 이유로 멈췄다"고 설명했다.

항공교통센터는 "시스템은 데이터를 받고 20초 만에 안전 모드로 전환됐으며, 4시간여 만에 다시 자동으로 작동됐다"며 "지난 5년간 운영되며 1천500만건 이상을 처리했는데 이런 일은 처음"이라고 말했다.

항공교통센터에 따르면 당일 예정된 항공편은 5천592편이고 이 중 1천500건이 취소됐으며, 570편 이상이 1시간 50분 이상 지연됐다.

더 타임스는 프랑스 저비용 항공사가 제출한 대서양 횡단 항공편 경로가 원인이 된 것으로 알려졌다고 전했다.

영국 항공사들은 항공편 취소로 숙박이나 대체 항공편을 제공하는 데 들어간 비용에 관해 배상을 요구하고 있다고 BBC가 보도했다.

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

10. 베트남항공, 보잉 737맥스 50대 구매계약 체결 예정



베트남 국영 베트남항공이 약 75억 달러(약 10조원) 규모의 미국 보잉 737맥스 항공기 50대를 구매하는 계약을 체결할 예정이라고 로이터통신이 10일(현지시간) 보도했다.

국제항공운송협회(IATA)에 따르면 베트남 항공 시장은 코로나19 여행 통제를 해제한 지난해 세계에서 5번째로 빠르게 성장하고 있다. IATA는 2035년까지 베트남의 항공 승객수가 1억5000만 명에 달할 것으로 예측했다.

그러나 베트남항공은 올해 2분기 연료가격 상승 등으로 1조3000억동(721억원)의 순손실을 기록하는 등 14분기 연속 적자에 빠져 있어 대량 주문을 위한 자금 조달에 어려움을 겪을 가능성도 제기되고 있다.

보잉은 베트남 민간 항공사인 비엠펙항공과 지난해 200대의 737맥스 구매 계약을 체결한 바 있다.

737맥스 항공기는 2018년 인도네시아와 2019년 에티오피아에서 추락사고 후 전 세계적으로 판매가 중단됐다가 2020년 말에 판매를 재개했다.

보잉은 미국의 다른 방산 기업과 함께 베트남 당국과 드론, 헬리콥터 등 군 장비 판매 협상도 벌이고 있는 것으로 알려졌다.

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