

국내 뉴스

1. 1~8월 항공유 소비량, 작년보다 40% ↑ 코로나前 90% 수준 회복



코로나로 짝 막혔던 하늘길이 열리면서 올해 1~8월 국내 항공유 소비가 작년 동기보다 40% 이상 증가한 것으로 나타났다. 코로나 발생 전 항공유 소비량과 비교하면 약 90% 수준을 회복했다.

29일 한국석유공사 석유정보 사이트 페트로넷에 따르면 올해 들어 8월까지 국내 항공유 소비량은 2천247만6천배럴로 작년 동기(1천596만4천배럴)보다 40.8% 증가했다. 이는 코로나 발생 첫해인 2020년 1~8월(1천494만1천배럴)과 비교하면 50.4% 증가한 것이다. 코로나 발생 직전인 2019년 1~8월(2천543만배럴)보다는 11.6% 감소한 수준이다.

월별로 보면 올해 7월 국내 항공유 소비량은 321만5천배럴로, 코로나가 국내에 확산하기 시작한 2020년 2월 이후 최대 수준을 기록했다. 이처럼 항공유 소비량이 늘고 있는 것은 엔데믹(감염병의 풍토병화)으로 여행 수요가 되살아나면서 항공사들이 항공편을 늘리고 있기 때문이다. 국제항공운송협회(IATA)에 따르면 올해 글로벌 항공유 수요는 2019년의 91% 수준을 회복할 전망이다.

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

2. 제주항공, 시리움 글로벌 항공 정시성 평가서 첫 순위권

	On-Time Ranking	On-Time Arrival	Tracked Flights	Completion Factor	Total Flights	Summary of Top Performers
AirAsia India (IS)	1	86.33%	98.04%	98.95%	6,085	Total On-Time Arrivals 79.62%
IndiGo (6E)	2	84.98%	99.84%	99.49%	59,196	
Air New Zealand (NZ)	3	82.81%	99.51%	96.92%	15,038	
Garuda Indonesia (GA)	4	82.60%	98.84%	99.53%	5,295	Total Tracked Flights 96.05%
Thai AirAsia (FD)	5	80.94%	99.24%	100.00%	9,447	
Singapore Airlines (SQ)	6	80.28%	99.99%	99.98%	8,623	
Philippine Airlines (PR)	7	75.36%	99.73%	97.90%	9,366	Total Flights 143,221
Vietnam Airlines (VN)	8	74.45%	81.65%	99.46%	14,008	
Korean Air (KE)	9	74.25%	98.61%	99.54%	9,688	
Jeju Air (7C)	10	74.24%	85.04%	99.20%	6,475	

제주항공이 글로벌 항공 분석 전문업체인 '시리움'(Cirium)의 항공 정시성 평가에서 처음으로 10위권 내에 진입했다.

1일 항공업계에 따르면 시리움의 8월 '항공사 정시 운항 성과 월간 보고서'에서 제주항공은 아시아·태평양 항공사 부문에서 정시 도착률 74.24%로 우수 항공사 10위에 올랐다.

시리움은 도착 예정 시간 15분 이내 탑승구에 도착한 항공편을 전체 운항 수로 나눠 백분율을 산출해 순위를 매긴다. 제주항공이 시리움 월간보고서 10위권에 든 것은 이번이 처음이다.

순위권에 들어간 다른 국적 항공사는 대한항공으로, 정시 도착률 74.25%(9위)로 집계됐다. 1위는 에어아시아 인디아(86.33%), 2위는 인디고(84.98%), 3위 에어뉴질랜드(82.81%), 4위 가루다 인도네시아(82.6%), 5위 타이에어아시아(80.94%) 등이었다.

업계 관계자는 "공항, 기상 등 현장 상황에 따라 정시성을 준수하기 어려운 경우가 많지만, 항공사는 최선을 다해 변수의 영향을 최소화하기 위해 노력하고 있다"고 말했다.

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

3. "환율 10원 오르면 420억 손실"..수요 회복에도 항공업계 비상



올해 들어 일본, 중국을 중심으로 국제선 여객이 본격적인 상승세를 나타나며 코로나 이전 수준으로 급격히 회복중인 항공업계가 '고환율-고유가' 이중고에 직면했다. 항공사들은 환율과 유가가 고정비 부담으로 직결되는 만큼 상황을 예의주시하면서 대응책 마련에 고심하고 있다.

3일 관련 업계에 따르면 지난 8월 기준 전국 국제공항의 국제선 여객수는 668만 2933명을 기록했다. 이는 지난해의 314% 수준으로, 코로나 직전인 2019년 8월의 81.6%에 해당한다.

올해 들어 항공업계는 일본, 동남아 등 중단기 노선을 중심으로 완전한 여객 회복세를 나타내고 있다. 특히 8월부터 중국의 한국행 단체 비자 발급이 재개되면서 중국 관광객이 크게 급증하고 있다. 이에 항공업계는 당초 예상했던 2024년보다 이른 연내에 코로나 이전 수준으로의 완전한 여객수요 회복을 기대하고 있다.

항공업계 관계자는 "국제선 여객수요 회복의 가장 큰 걸림돌이었던 중국 노선 재개로 사실상 여객 증가를 위한 모든 준비를 갖춘 상황"이라면서 "꾸준한 여객수요를 기반으로 신규 노선 발굴 및 인기노선 증편 등 적극 대응할 계획"이라고 말했다.

대한항공 "환율 10원 오르면 420억 손실발생...유가 1달러에 2600만달러 손실"

문제는 최근 들어 급격히 상승하고 있는 원달러 환율과 국제유가 상승이다. 환율과 유가는 항공사 운영 비용 부담과 직결된다.

지난달 27 일 기준 원달러 환율은 전거래일보다 0.8 원 오른 1349.3 원을 기록했다. 이는 지난해 11 월 이후 10 개월여만에 최고 수준이다. 올해 1 월 1267.30 원으로 시작했던 원·달러 환율은 2 월 27 일 1300.50 원으로 1300 원 돌파한 이후 1200 원대 후반에서 1300 원대 초반에서 등락하다 9 월 중순 들어 급격히 상승했다.

원·달러 환율이 상승하게 되면 항공유와 리스비 등을 달러로 지불해야 하는 항공사들은 바로 수익성이 하락하게 된다.

예컨대 대한항공의 경우 원달러 환율이 10 원 상승할 경우 270 억원의 외화평가손실 등 모두 420 억원 정도의 익스포저(위험노출액)가 발생하게 된다. 아시아나항공의 경우 올해 상반기 기준으로 환율이 10% 상승하게 되면 3583 억원의 세전순이익이 감소하게 된다.

주요 산유국의 감산조치로 배럴당 100 달러선을 위협하고 있는 국제유가도 위험요인이다.

9 월 들어 항공유 가격은 국제유가 상승과 맞물려 상승세를 이어가며 120 달러를 계속해서 상회하고 있다. 국제유가가 당분간 상승 기조를 지속할 것으로 예상되는 만큼 항공유 가격의 고공행진은 지속될 것으로 전망된다.

실제로 대한항공의 경우 유가가 배럴당 1 달러 바뀌면 2600 만달러의 손익변동이 발생한다. 여기에 '유류할증료' 인상에 따라 항공권 가격이 상승하면서 여객수요에 찬물을 끼얹을까 우려하고 있다.

국제선 유류할증료는 6 월 7 단계에서 10 월 14 단계로 크게 올랐다. 국내선 유류할증료는 6 월 9900 원에서 10 월 1 만 3200 원으로 3300 원(30%) 가격이 인상됐다.

업계 관계자는 "환율과 국제유가는 항공사 입장에서 비용부담으로 직결되는 만큼 최근 환율과 유가가 동반 상승하는 상황은 항공사 입장에서 부정적"이라면서 "파생상품을 통한 헤지 등으로 대응하고 있지만 한계가 있어 급격한 상승세는 부담으로 작용할 수 밖에 없다"고 설명했다.

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

4. 일본 중소도시도 쉽게 간다...국적사 항공노선 속속 재개



일본 여행이 확대되면서 국적 항공사들이 기존 대도시에도 이어 소도시행 노선도 잇따라 재개하고 있다. 이에 따라 일본 항공편이 코로나19 팬데믹 이전 상황을 회복할 것으로 보인다.

1일 항공업계에 따르면 대한항공은 동계스케줄이 적용되는 10월 29일부터 인천발 오카야마·가고시마 노선을, 31일부터 인천발 니가타 노선을 모두 주 3회 왕복 일정으로 재운항하기로 했다.

오카야마·가고시마는 수·금·일요일, 니가타는 화·목·토요일에 각각 운항한다. 과거 대한항공이 운항하던 이들 노선은 팬데믹 초기인 2020년 3월 초 일본이 한국발 입국을 제한하면서 운행이 중단된 바 있다.

또 아시아나항공은 주 3회 운항하는 인천발 센다이 노선을 이달 29일부터 주 4회로 증편한다. 미야자키 노선은 지난달 27일부터 주 3회 운항을 재개했다. 국적 항공사가 운데 가장 많은 일본 노선(14개)을 보유한 제주항공은 인천발 히로시마·오이타·시즈오카·마쓰야마 등 소도시 노선을 4개 운행 중이다.

티웨이항공은 지난달부터 인천발 사가 노선을 재운항했고, 올해 초부터는 구마모토 노선을 재개했다. 진에어도 지난 5월 인천발 기타큐슈 노선을 재개해 매일 항공편을

띄우고 있다. 에어서울은 코로나 발생 직후 중단했던 돛토리 노선의 운항(주 3회)을 이달 25일부터 재개한다. 앞서 다카마쓰 노선은 지난해 11월 일찌감치 재개해 한 차례 증편을 거쳐 매일 운행 중이다.

올 들어 8월까지 한국과 일본을 오간 여객은 총 1200만 명으로 2019년 같은 기간의 82% 수준까지 회복했다.

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

5. 대한항공, 동계 시즌에 日·中·동남아 신규 취항과 노선별 증편



대한항공은 동계 시즌을 맞아 신규 취항과 노선 별로 증편을 단행한다고 5일 밝혔다. 코로나19 이후 국제여객 수요 증가세에 따른 조치다.

우선 이달 26일부터 인천공항↔베트남 푸꾸옥에 신규 정기편 주7회로 취항한다. 일본 3개 소도시와 중국 3개 도시는 재운항에 나선다. 코로나19 이후 3년7개월 만의 북항으로 중장거리 대비 좌석 공급 회복이 낮은 일본과 중국의 하늘길 넓히기다.

일본 노선의 경우 오는 29일부터 인천공항↔가고시마, 오카야마, 오는 31일부터는 인천공

항↔니가타 항공편을 주 3회로 운항을 재개한다.

중국 노선은 중국인 단체관광객이 몰릴 것으로 예상하는 만큼 수요에 따라 탄력적으로 대응한다. 인천공항↔샤먼 노선은 매일 취항, 인천공항↔쿤밍은 다음 달 19일부터 주 4회 재운항에 나설 계획이다.

특히 대한항공은 국제여객 수요에 맞춰 일본·중국은 물론 동남아·대양주·미주 등 주요 노선을 증편한다. 후쿠오카와 오사카는 하루 3회에서 4회, 나리타는 2회를 4회로 증편, 나고야는 오는 12월 27일까지 한정해 주 14회를 17회로 늘린다.

중국 노선은 인천공항↔베이징 주 7회를 18회로 증편, 선전과 시안 노선은 주 4회에서 7회로 증편해 매일 운항한다. 우환은 주 3회에서 4회, 인천공항↔홍콩 노선은 매일 2회를 4회로 늘린다.

동남아 노선도 공급을 확대한다. 방콕은 매일 3회를 5회, 인천↔마닐라는 매일 2회에서 3회로 증편한다. 인천공항↔델리와 카트만두 노선은 주 3회를 4회로 인천공항↔치앙마이 노선의 경우 내년 3월 2일까지 매일 1회에서 2회로 증편한다.

대양주 노선의 경우 인천공항↔오클랜드, 인천공항↔브리즈번 노선은 11월 10일부터 내년 3월 18일까지 주 5회가 7회로 늘어난다. 미주 노선인 인천공항↔라스베이거스는 주 4회를 5회로 확대한다.

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

6. 에어프레미아, 내년 1월 중순까지 방글라데시 다카 전세기 운항

에어프레미아는 오는 24일부터 내년 1월 16일까지 인천~방글라데시 다카 노선에 총 13회 왕복하는 전세기를 운항한다고 4일 밝혔다.

이 노선은 여행사와 항공기 전세 계약을 통해 운항하며, 오는 24일 첫 편은 인천국제공항에서 오후 5시 출발해 오후 8시 10분(이하 현지시간) 샤잘랄 국제공항에 도착한다. 귀국편은 오후 11시 10분 출발해 이튿날 오전 7시 40분 인천에 돌아온다.

이후 동계운항 시즌인 오는 31일부터 내년 1월 16일까지는 매주 화요일 오후 5시 30분 인천공항에서 출발해 오후 8시 40분 샤잘랄 공항에 도착하고, 샤잘랄 공항에서는 오후 11시

40분 출발해 다음 날 오전 8시 10분 돌아온다.



에어프레미아 관계자는 "방글라데시 다카 노선은 양국을 오가는 산업수요가 많은 노선"이라며 "국적기 취항 수요가 있는 노선에 항공편을 공급하기 위해 노력할 것"이라고 말했다.

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

7. 이스타항공, 11월 20일부터 인천-대만 노선 운항 시작

이스타항공은 다음달 20일부터 인천-대만(타오위안공항) 운항을 재개한다고 5일 밝혔다.

이스타항공은 이날부터 홈페이지와 모바일 앱(웹)을 통해 인천-대만(타오위안공항) 노선의 11월 20일부터 내년 3월 30일까지 운항 스케줄을 오픈하고 판매를 시작했다.

이스타항공은 11월 20일부터 인천-대만(타오위안공항) 노선을 주 4회(월, 수, 금, 일) 하루 1왕복 운항한다. 출발편은 오전 8시에 인천공항을 출발해 현지시각 오전 9시 45분 타오위안공항에 도착하고, 돌아오는 편은 현지시각 오전 10시 45분 타오위안공항을 출발해 오후 2시 20분에 인천공항에 도착하는 일정이다.



이스타항공은 인천-대만(타오위안공항) 신규 취항으로 지난 9월 2일 운항을 시작한 김포-대만(송산공항) 노선과 12월 20일부터 운항하는 청주-대만(타오위안공항) 노선과 함께 세 개의 대만 노선을 확보하게 됐다.

이스타항공 관계자는 "관광 수요가 풍부한 대만에 김포와 인천, 청주발 노선을 확보한 만큼 고객 수요를 잡기 위한 노력을 이어갈 것"이라고 말했다.

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

해외 뉴스

8. 中동방항공, C919 100대 추가 구매...역대 최대 단일 주문



중국 동방항공이 첫 국산 중형 여객기인 C919 100대를 추가 주문했다고 현지 매체 홍콩성신문이 28일 보도했다.

이는 C919 기종의 단일 주문량으로는 역대 가장 큰 규모다.

보도에 따르면 동방항공은 이날 C919 제작사인 중국상용항공기(COMAC)와 C919 100대 구매 계약을 체결했다. 동방항공이 구매한 C919는 2024년 5대를 시작으로 2031년까지 매년 5~20대씩 인도될 예정이다.

앞서 동방항공은 2021년 C919 5대를 주문했으며 이 가운데 두 대를 작년 12월과 지난 7월 각각 인수해 지난 5월 베이징~상하이, 지난달 상하이~청두 정기노선에 취항했다.

C919의 첫 상업 운행으로 이 두 여객기는 지금까지 총 296차례에 걸쳐 867시간을 비행하며 3만5천여 명의 승객을 운송했다. 이달 중순 광시좡족자치구 난닝에서 열린 제20회 중국-아세안 박람회에서 브루나이 항공사 갤럽에어가 해외 항공사로서는 처음으

로 C919 15대를 주문, 수출의 물꼬도 났다.

COMAC이 자체 개발에 성공, 지난해 중국 항공 당국으로부터 상용 비행의 최종 절차인 감항 인증(항공기의 안전 비행 성능 인증)을 받은 C919는 158~192개 좌석 규모에 기내 통로가 하나인 중형 여객기다. COMAC는 동방항공의 이번 주문 이전까지 총 1천61대의 C919 제작 주문을 받았다고 밝힌 바 있다.

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

9. 베트남, 올해 항공 이용객 20% 증가...국제 여객 급증



올해 들어 베트남의 항공 이용객이 견조한 증가세를 보이고 있는 것으로 나타났다. 반면 코로나19 기간 중 급증했던 화물 운송은 줄어든 모습이다.

26일 Vn이코노미 등 베트남 현지 매체들이 베트남 항공국 발표 자료를 인용해 보도한 바에 따르면 9월까지 올해 베트남 전체 공항 이용객수는 8900만명으로 전년 동기 대비 20% 증가했다. 그중에서도 국제 여객이 2370만명으로 전년 동기 대비 266.8%나 급증하며 증가세를 주도했다. 반면 국내 여객은 3.6% 감소한 6520만명을 기록했다.

또한 올해 베트남 항공사들의 항공 수송량은 4410만명으로 전년 동기 대비 20.3% 증가했다. 그중 국제선 승객은 300.2% 급증한 1150만명, 국내선 승객은 3.6% 감소한 3260만명을 기록했다.

베트남 항공국은 올해 국제 여객 부문이 중국, 러시아를 제외한 대부분 전통 시장과 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄 등 중앙아시아의 다수 신규 시장에서 회복세를 이어가고 있다고 밝혔다. 뿐만 아니라 베트남 항공사들이 인도와 호주행 항공 노선을 강화한 것도 국제 여객이 늘어나는 데 기여했다고 매체들은 전했다.

현재 64개 외국 항공사와 5개의 베트남 항공사가 북미, 유럽, 중동, 아시아, 아프리카의 총 28개 국가를 하노이, 다낭, 호찌민, 냐짱, 푸꾸옥, 달랏, 후에 등 베트남 각 도시와 연결하고 있다. 그중 베트남행 국제 여객 수가 가장 많은 10개국으로는 한국, 태국, 대만, 일본, 중국, 싱가포르, 말레이시아, 홍콩, 호주, 인도 등이 꼽힌다.

베트남 국내선의 경우, 현재 5개의 베트남 항공사가 하노이, 호찌민, 다낭 등을 연결하는 67개 노선을 운영하고 있다. 베트남 내에는 총 19개 국내 공항이 있으며, 하루 650편 이상의 항공편이 운항된다. 베트남 항공사들은 기존 노선의 운항 빈도를 높이는 것 외에도 켄터~번톤, 하노이~까마우 등과 같은 새로운 노선들도 개발할 계획이다. 한편 항공 여객 수송이 증가세를 보이고 있는 것과는 달리, 항공 화물 운송은 감소세를 나타내고 있다고 베트남 항공국은 전했다. 세계 대부분 국가가 코로나19 이후 리오프닝(경제활동 재개 및 국경 재개방)에 착수함에 따라 팬데믹 기간 중 호황을 누렸던 항공 화물 부문은 차츰 둔화되는 모습이다.

베트남 항공국은 향후 항공업의 리스크 요인으로 △국내 관광객의 소비 둔화 △고속도로 개통에 따른 교통 수단 간 경쟁 △러시아-우크라이나 갈등 심화 △일본 엔화 약세 △중국의 자국 여행 장려 정책 등을 지목했다.

이에 베트남 항공국은 올해 남은 기간 항공 시장 회복 방향과 관련해 항공사 및 유관 기관과 협력하여 시장의 요구와 상황을 적극적으로 조사하고 면밀히 모니터링하여 신속한 방안을 마련한다는 방침이다. 동시에 수요가 많은 관광지역의 노선을 추가하고, 항공사 지원 방안 마련, 해외 당국과의 긴밀한 협력 등을 통해 국제선 운항 여건을 더욱 개선해 나갈 것이라고 강조했다.

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

10. 에티하드항공, 에어프랑스-KLM과 파트너십 강화 MOU 체결



에어프랑스-KLM과 에티하드항공은 상업 및 운영 파트너십 강화를 위한 양해각서 (MOU)를 체결하였다. 이번 양해각서 체결로 승객 운영, 마일리지, 인재 개발 및 항공기 정비 분야에서 협력을 강화할 계획이다.

이번 MOU를 통해 에어프랑스-KLM과 에티하드항공 간 공동운항 및 인터라인 협정으로 40개 이상의 신규 노선이 추가된다. 공동운항을 전제로 에어프랑스와 에티하드항공은 올 겨울 파리 CDG-아부다비 노선을 데일리로 운항할 예정이다.

OAG의 2023년 9월 11일 주간 스케줄에 따르면 에어프랑스는 7개 노선에, KLM은 22개의 노선에 에티하드의 EY코드를 적용한다. 에티하드항공도 3개의 노선에 에어프랑스의 AF 코드를, 16개의 노선에 KLM항공의 KL코드를 제공한다.

에티하드항공은 역사적으로 공동운항과 지분 투자를 전략적으로 활용했으나 코로나 19 이후 공동운항 네트워크가 크게 축소되었다. 또한, 유럽 내 공동운항 제휴 항공사

를 2019년 21개에서 2023년 8개로 대폭 축소하였으며, 유럽 내 공동운항 목적지는 2019년 152개에서 2023년 82개로 감소하였다. 에티하드항공이 유럽의 선도적인 항공사 그룹 중 하나인 에어프랑스-KLM과 협력을 강화하려는 의도는 기존의 접근 방식을 버리고 더 안정적인 영업 전략을 선택한 것으로 풀이된다.

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