

# 주간 항공 소식

3th week Jan. 24

*Edited by Dr. Kwon*

## 국내 뉴스

### 1. 코로나 이전 국제선 여객 회복한 LCC...대형항공사는 67% 불과



작년 저비용항공사(LCC)의 국제선 여객은 코로나 이전 수준을 거의 회복한 반면, 대형항공사(FSC)의 회복률은 60%대 수준에 머문 것으로 나타났다. 11일 국토교통부 항공 통계에 따르면 지난해 국내 주요 LCC 5개사의 국제선 여객 수는 총 2천299만5천107명으로, 2019년 여객 수(2천362만3천478명)의 97%에 육박했다.

코로나로 3년 6개월간 국제선 운항을 중단한 이스타항공, 2022년부터 본격 국제선을 운항한 에어프레미아를 제외한 제주항공, 티웨이항공, 진에어, 에어서울, 에어부산의 국제선 여객 수를 집계한 결과다.

작년 국제선에서 가장 많은 승객을 끌어 모은 LCC는 제주항공(736만5천835명)이었다.

그 뒤로 티웨이항공(543만5천277명), 진에어(504만1천261명), 에어부산(363만7천586명), 에어서울(151만5천148명), 에어프레미아(67만1천483명), 이스타항공(29만2천581명) 순이었다. 이들 중 2019년보다 지난해 더 많은 여객을 운송해 회복률 100%를 초과한 항공사는 티웨이항공과 에어부산이었다. 티웨이항공의 작년 국제선 여객 회복률은 110%로 가장 높았고, 에어부산은 105%였다.

진에어의 회복률도 99%에 달해 2019년과 유사한 수준에 이르렀고, 제주항공은 88%, 에어서울은 83% 수준이었다. 이처럼 LCC가 높은 회복률을 보일 수 있었던 건 엔데믹 이후 소비자들의 펜트업(pent-up)억눌렸던 소비가 폭발하는 현상) 수요를 잡기 위해 중단거리 관광 노선 확장에 집중한 덕분이다.

고물가고환율 상황이 지속됨에 따라 미주와 유럽 등 장거리 여행보다 일본, 동남아 등 단거리 노선 좌석에 대한 수요가 증가한 배경도 영향을 미쳤다. 팬데믹 이전의 여객 수준을 회복한 LCC와 달리 대형항공사인 대한항공과 아시아나항공의 회복률은 그보다 훨씬 저조했다.

대형항공사는 지난해 국제선 여객 총 2천300만7천405명을 운송해 2019년의 67%를 회복한 것으로 집계됐다. 그중 아시아나항공은 LCC 5개사와 대형항공사를 합쳐 가장 낮은 회복률을 보였다. 작년 총 901만4천981명의 국제선 여객을 운송해 2019년의 65%에 그쳤다. 대한항공은 1천399만2천424명을 운송해 2019년 대비 69%의 회복률을 보였다.

전체 국제선 여객에서 대형항공사의 점유율은 지난 2019년 55%에서 지난해 48%로 하락했다. LCC가 국제선 여객 부문에서 빠른 회복 속도를 보이면서 지난해 LCC는 2003년 국내 출범 이후 처음으로 대형항공사의 국제선 여객 수를 뛰어넘었다.

지난해 LCC 7개사는 대형항공사 여객 수(2천300만7천405명)보다 많은 2천395만9천171명의 국제선 여객을 운송했다.

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

## 2. EU, 대한항공-아시아나 결합 조건부 승인 방침...美·日만 남는다



대한항공과 아시아나항공 기업결합의 발목을 잡던 유럽연합(EU) 경쟁당국이 양사의 합병을 조건부 승인할 것으로 전해졌다. EU가 양사의 합병을 승인하면 미국, 일본 경쟁당국의 승인만 남게 된다.

14일 항공업계에 따르면 EU 경쟁당국이 대한항공과 아시아나항공의 기업결합을 최종 승인할 방침이다. 로이터 통신은 지난 12일 소식통을 인용해 “대한항공이 아시아나항공을 인수하기 위해 유럽연합의 반독점 승인을 받을 것으로 예상된다”고 보도했다.

이는 지난 11월 대한항공이 EU 집행위에 아시아나의 화물사업 부문 매각, 유럽 4개 도시 노선의 슬롯(공항 이착륙 횟수) 반납 등 시정조치안을 제출한 데 따른 것이다. 반납되는 노선은 바르셀로나, 프랑크푸르트, 파리, 로마 노선으로 티웨이항공이 운수권을 넘겨받을 유력한 후보로 거론되고 있다.

현재 EU 경쟁당국은 합병 관련 심사결과를 담은 결정문 초안을 작성 중인 것으로 알려졌다. 결정문 초안이 작성되면 유관 총국 의견 수렴, 27개 회원국 경쟁당국 자문 등을 거쳐 집행위원단 회의에서 결론을 내리게 된다.

EU 경쟁당국은 이 시정조치안 이행을 전제로 조건부 승인 결정을 내릴 전망이다. 공식 발표는 심사 마감 기한이 2월 14일인 만큼 이르면 이달 말에서 내달 초 나올 것으로 보인다.

대한항공이 EU로부터 최종 승인을 받게 되면 미국, 일본의 승인이 남는다. 이들 중 한 국가라도 양사의 결합을 허가하지 않으면 합병은 무산된다. 2020년 11월부터 이어져 온 양사 합병 문제는 EU 경쟁당국의 승인을 통해 한 걸음 더 나아갔다.

EU는 지난해 5월 양사 합병 시 합병 시 유럽 노선에서 승객·화물 운송 경쟁이 위축될 수 있다는 우려를 담은 심사보고서를 발표하며 난관에 부딪혔다. 이에 아시아나항공은 지난해 11월 이사회를 통해 화물사업 분리 매각안을 가결했고, 대한항공은 아시아나 화물사업 매각을 골자로 한 시정조치안을 제출했다.

아시아나 화물사업 부문 인수전에는 현재 제주항공이 단독입찰한 것으로 알려졌다.

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

### 3. 티웨이 6월에 유럽 첫 취항…아시아나 화물은 제주항공이



대한항공과 아시아나항공의 기업결합에 키를 쥐 유럽연합 집행위원회(EC)가 양사 합병안에 승인 방침을 세웠다. 진통을 겪던 아시아나 화물 사업 매각이 제주항공의 단독 입찰 참여로 순조롭게 추진되기 시작하면서 합병 성공 가능성이 커지게 됐다. 양사 합병법인은 세계 10위권 글로벌 '메가캐리어'로 우뚝 설 전망이다.

15일 업계에 따르면 EC는 대한항공이 최근 제출한 아시아나와 합병을 위한 시정조치안에 대해 최종 승인 방침을 세운 것으로 알려졌다.

EC는 지난해 5월 "양사가 합병하면 유럽 4개 도시(파리·프랑크푸르트·로마·바르셀로나)의 항공 여객 시장과 화물운송 시장에서 가격이 오르고 품질이 저하되는 등 경쟁이 위축될 수 있다"며 심사를 중단한 바 있다.

◇유럽 4개 노선·아시아나 화물 매각 일단락=문제는 항공화물 시장 지배력을 낮추는 방안이었다. 당시만 해도 대한항공은 화물기 매각 등 방안을 제시했지만 EC에서 이 방법으로는 유럽 화물시장 지배력을 낮출 수 없다고 전한 것으로 알려졌다. 이에 대한항공은 지난달 초 아시아나 화물사업 분리 매각을 하는 초강수를 뒀고 아시아나 이사회가 진통 끝에 매각안을 통과시켰다.

항공 화물 시장이 꺾이면서 아시아나 화물 사업 매각이 될 지도 관건이었다. 지난달까지만 해도 에어프레미아, 에어인천, 이스타항공이 아시아나 화물 입찰에 참여할 것을 검토했지만 최종적으로 제주항공이 단독 입찰에 나선 것으로 알려졌다.

여객 중심인 제주항공은 최근 화물 사업 확대에 속도를 내고 있다. 2022년 6월에는 저비용항공사(LCC) 최초로 화물 전용기를 도입한 데 이어 지난해 12월에는 화물 2호기도 들여왔다. 현재 알리익스프레스·테무 등 중국 직구 시장이 급성장하면서 중국발(發) 전자상거래 물량도 일부 담당하고 있다.

'알짜'로 분류되는 유럽 4개 도시 운항을 티웨이항공(091810)이 맡기로 해 이 부분은 EC도 쉽게 수용할 수 있었다. 티웨이항공은 팬데믹이 한창이던 2022년 초 중장거리용 항공기인 A330-300을 3대 도입하며 장거리 노선 취항 준비를 하고 있었다. 유럽 4개 노선의 안정적인 취항을 위해 중장거리용 항공기를 추가 도입하고 대한항공에서도 기재와 인력을 지원할 방침이다.

티웨이항공은 늦어도 올 6월부터 유럽행 비행기를 띄운다. 업계 관계자는 "EC에서도 양사 합병의 선제 조건으로 6월부터 유럽 4개 도시 취항이라는 단서를 달았다"며 "대한항공은 EC가 요구한 조건들을 다 내놓은 상태로 모든 준비는 거의 완료된 상황"이라고 설명했다.

EC는 심사 마감 기한을 다음달 14일로 정한 만큼 남은 절차를 고려하면 공식 발표까지는 몇 주 더 소요될 것으로 보인다. 2020년 11월 산업은행의 양사 통합 추진 발표로 시작된 합병은 대한항공이 지난해 초 기업결합을 신고한 14개국 중 유럽연합과 미국, 일본을 제외한 11개국으로부터 승인받으면서 순항하는 듯 보였지만 EC의 까다로



운 심사에 시간이 지연됐다.

◇세계 10위 메가캐리어 탄생 눈앞=양사 기업결합이 성사되면 세계 10위권 항공사가 되며 국내 항공산업도 더 많은 부가가치를 창출할 수 있을 전망이다. 국제항공운송협회(IATA)에 따르면 코로나19 팬데믹 전인 2019년 국제 여객 RPK(항공편당 유상 승객 수에 비행거리 곱한 수치)를 보면 대한항공과 아시아나는 각각 18위, 32위권 항공사였다. 합병법인으로 계산하면 단숨에 11위로 올라선다.

3분기 기준 보유 항공기도 대한항공이 156대, 아시아나가 79대로 합병법인의 항공기만 235대다. 유럽 최대 항공사 중 하나인 에어프랑스(217대)를 단숨에 넘어선다. 양사의 지난해 예상 매출과 영업이익은 23조 5000억 원, 2조 5500억 원으로 말그대로 초대형 항공사가 출범하는 것이다.

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

#### 4. 진에어 작년 매출 1조2천772억·영업익 1천816억... '최대 실적'



진에어가 코로나에 따른 부진을 털어내고 지난해 사상 최대의 연간 실적을 냈다.

진에어는 지난해 별도 기준 매출 1 조 2 천 772 억원, 영업이익 1 천 816 억원, 당기순이익 1 천 358 억원을 기록했다고 17 일 공시했다.

매출과 영업이익, 당기순이익 모두 2008 년 창립 이래 연간 기준 역대 최고치다.

매출은 지난 2022 년(5 천 934 억원)보다 115% 증가했고, 코로나 이전인 2019 년(9 천 101 억원)보다도 40.3% 늘었다.

영업이익과 당기순이익은 2018 년 이후 5 년 만에 흑자를 기록했다. 지난해 영업이익률은 14%로 역대 최고다.

진에어는 엔데믹을 맞은 지난해 효율적인 항공편 공급 조절을 통해 수요 회복에 적극적으로 대처하면서 여객 실적을 대폭 끌어올렸다고 설명했다.

국토교통부 통계에 따르면 지난해 진에어 탑승객 수는 약 983 만명으로 역대 최다였다. 2019 년의 113% 수준이다.

진에어는 여객 수요 증가세가 당분간 지속되는 가운데 여객편 공급 확대에 따라 경쟁도 심화할 것으로 전망했다.

또 공급망 회복 지연과 소비 심리 위축, 전쟁 등 지정학적 리스크에 따른 불확실성이 이어질 것으로 보고 시장 변화에 기민하게 대응해 경쟁력을 끌어올린다는 계획이다.

진에어는 "효율적 항공기 운영과 노선 다변화, 세밀한 수요 예측 등을 통해 경쟁 우위를 확보하고 최상의 안전과 서비스 구현에 집중하겠다"며 "항공업계 재편에도 적극적으로 대처해 지속 성장의 발판을 구축하겠다"고 밝혔다.

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

## 5. 에어프레미아, 지난해 67만명 실어날랐다… 장거리 비중 47.4%

하이브리드 항공사 에어프레미아가 지난해 총 5대의 여객기로 67만명의 승객을 실어

나르며 국내 항공업계에 성공적으로 안착했다. 에어프레미아는 지난해 총 12개 노선에서 2432편을 띄워 67만1483명을 수송했다고 18일 밝혔다.

지난해는 에어프레미아가 출범한 이후 온전하게 1년을 수송한 첫 해로, 여객기가 5대까지 늘어나며 본격적인 장거리 운항을 시작한 해이기도 했다.



노선별 수송객수를 보면 ▲LA 15만8600여명 ▲나리타 14만6000여명 ▲방콕 10만6700여명 ▲호찌민 7만3100여명 ▲뉴욕 7만700여명 ▲프랑크푸르트 5만6500여명 ▲싱가포르 2만6100여명 ▲바르셀로나 1만9400여명 ▲오슬로 7800여명 ▲앙카라 5000여명 ▲다카 1300여명 순이었으며, 작년 마지막날 취항한 호놀룰루가 300여명을 수송한 것으로 나타났다.

이중 장거리 노선인 LA, 뉴욕, 프랑크푸르트, 바르셀로나, 오슬로, 앙카라, 호놀룰루 노선의 여객이 31만8300여명으로 전체의 47.4%를 차지하며 장거리 전문 항공사로의 성공적인 안착을 보여줬다.

특히 양대 국적항공사 외에 대안이 없던 LA와 뉴욕 노선에서 22만9300여명을 수송하며 11.6%의 여객을 분담하는 등 미주 여행에 새로운 바람을 불어넣었다. 에어프레미아는 올해 상반기부터 LA노선을 매일 띄우고, 미주 대도시에서 새롭게 취항하는 등



미주 노선을 더 강화할 예정이다.

화물사업 역시 빠르게 성장했다. 국토교통부 항공정보포털 시스템에 따르면 2023년 에어프레미아의 화물 운송량은 총 3만228톤이었으며, 수하물과 우편물을 제외한 순 화물량은 총 1만8739톤을 기록했다.

특히 순화물 수송량이 크게 늘어난 것으로. 2023년 1월 순화물은 929톤을 수송했으나, 12월에는 1526톤을 수송하며 64.3%나 성장했다. 올해에도 하반기 도입예정인 B787-9 2대의 벨리카고를 통해 화물량을 더 늘린다는 방침이다.

에어프레미아 관계자는 “2023년은 장거리 항공사로서 시장에 성공적인 안착을 보여준 해였다”라며 “올해에는 항공기가 더 늘어나는 만큼 노선과 여객수를 늘려 중견항공사로 도약하도록 노력하겠다”고 말했다.

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

## 6. 대한항공 여객기, 日훗카이도서 타 항공기와 접촉…부상자 없어



16일 대한항공과 현지 방송인 UHB 등에 따르면 이날 오후 5시 35분께 대한항공 KE766편(A330-300) 여객기가 신치토세공항 주기장에서 항공기 견인 차량(토잉카)에 끌려 옮겨지던 중 정지 상태이던 홍콩 캐세이퍼시픽 CX583편 항공기와 접촉했다.

이 사고로 KE766편의 왼쪽 날개 윙렛(항공기 날개 끝의 장치)이 CX583편의 꼬리날개 우측 부분과 접촉해 파손됐다.

당시 KE766편은 일본항공(JAL) 지상조업사 소속 토잉카를 이용해 푸시백(탑승게이트에서 견인차를 이용해 뒤로 이동하는 것) 중이었는데, 토잉카가 폭설로 쌓인 눈에 미끄러지면서 사고가 발생한 것으로 파악됐다.

KE766편에는 기장 등 승무원 13명과 탑승객 276명이 타고 있었으나 이 사고로 다친 사람은 없었다. 캐세이퍼시픽 항공기는 탑승 전이라 승객은 타고 있지 않았다. 여객기 기름 유출이나 화재 등도 발생하지 않았다.

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

## 7. 공군 조종사·공사생도 선발시 '안구 굴절률' 기준 완화



공군은 조종사와 공군사관생도 선발을 위한 신체검사 시 안구의 굴절률 기준을 완화한다고 10일 밝혔다.

굴절률은 안구의 수정체를 통과하는 빛이 굴절되는 정도를 말하며, 이상이 생기면 원시나 근시, 난시 등 문제가 발생한다.

항공기의 위치와 움직임을 정확히 인지하는데 중요하기때문에 공군은 조종사 선발 시 굴절률을 엄격하게 따져왔는데, 합격 기준을 기존 '-5.50D(디옵터) 이상 +0.50D 이하'에서 올해 '-6.50D 이상 +3.00D 이하'로 완화했다.

최근 3년간 공군사관생도 선발 시 1·2차 시험을 통과했으나 최종 불합격한 지원자의 약 40%가 굴절률 기준을 충족하지 못해서였는데, 앞으로 이런 사례도 줄어들 것으로 예상된다.

공군은 "지난 10년간 시력교정술을 받은 조종사들을 추적 관찰한 결과, 굴절률이 좋지 않은 사람도 교정술을 받으면 조종사 임무를 충분히 수행할 수 있다고 판단했다"고 밝혔다.

이어 "항공우주의학회와 대한안과의사회 등 의견을 수렴해 수술 후 부작용이 매우 적게 발생하는 범위까지 굴절률 기준을 완화한 것"이라고 설명했다.

완화된 기준은 올해 공군사관생도 조종 분야 인원과 조종장학생 선발 시 신체검사부터 적용된다. 세부 내용은 '대한민국 공군모집' 홈페이지([go.airforce.mil.kr](http://go.airforce.mil.kr))에서 확인할 수 있다.

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

## 해외 뉴스

### 8. 에어캐나다 승객, 토론토 공항서 탑승 직후 기내 문 열고 추락



캐나다 토론토 공항에서 에어캐나다 여객기 승객이 탑승 직후 기내 비상문을 열면서 활주로에 추락했다고 캐나다 통신이 10일(현지시간) 보도했다.

에어캐나다는 지난 8일 토론토를 출발, 두바이로 향하던 AC056편 여객기에서 한 승객이 탑승 후 기내 문을 연 뒤 활주로로 떨어졌다면서 경위를 조사 중이라고 이날 밝혔다.

당시 여객기는 출발 게이트에 머물고 있었다.

이 승객은 정상적으로 탑승했으나 이후 자신의 좌석으로 가는 대신 반대편의 비상문을 열었다고 에어캐나다는 설명했다.

그는 활주로에 떨어져 부상했고 구급대가 현장에 출동했다.

여객기는 보잉 777기종으로 승객 319명이 탑승했으며 출발이 지연됐다.

에어캐나다는 당시 사건 대처를 위해 모든 탑승 및 운항 절차를 이행했다고 밝혔다.

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

## 9. '보복 여행' 러시아에 에어버스 '활짝'...항공기 수주 사상 최대



세계 최대 비행기 제조사 에어버스의 항공기 수주량이 사상 최대치를 기록했다. 코로나19 팬데믹이 끝난 후 '보복 여행' 수요가 급증함에 따라 항공사들이 항공기 주문을 늘린 영향이다.

12일(현지시간) 월스트리트저널(WSJ)에 따르면 에어버스는 지난해 2319대의 항공기 주문을 받았다고 밝혔다. 이는 2022년의 두 배 이상으로, 이전 최대치인 2014년 1796대보다 29.1% 증가한 수준이다.



항공사들은 팬데믹 시기의 침체에서 벗어나 사상 최대 수익을 올리면서 항공기를 업그레이드하고 확대하기 위해 수십억달러를 들여 새 항공기를 구입하고 있다. 전반적인 항공기 부족과 압도적인 승객 수요에 따른 조치다.

이에 따라 보잉 '737 맥스(MAX)'의 대항마인 에어버스 'A320네오(neo)'는 2030년대 초반 인도분까지 대부분 매진됐다.

일부 항공사와 리스(임대) 회사들은 10년도 넘게 대기해야 하는 항공기 구매를 예약하고 있는 상황이다. 이는 여느 때보다 긴 대기 기간이다.

에어버스는 지난해 굵직한 주문을 잇따라 따냈다. 인도 항공사 인디고는 항공기 500대를, 에어인디고는 470대를 주문했다. 이어 터키항공이 220대, 영국 이지젯이 153대를 발주했다. 리스사 아볼론도 100대를 예약했다.

크리스찬 쉬어러 에어버스 상용항공기 사업부문 최고경영자(CEO)는 "여행이 돌아왔고 중요한 모멘텀이 있다"고 말했다. 그는 회사가 2023~2025년 사이에 여행이 팬데믹 이전 수준으로 회복될 것으로 예상해 왔지만 지난해 협폭동체 항공기와 광폭동체 항공기 모두 수요가 급증했다며 "모든 계획과 목표에서 완전한 회복을 봤다"고 덧붙였다.

에어버스는 엔진 공급업체와의 문제 등 생산에 걸림돌이 됐던 요인들도 극복하고 있다. 기욤 포리 에어버스 CEO는 "매월 팬데믹 이전보다 더 많은 베스트셀러 항공기를 제조하겠다는 공격적인 목표를 2026년까지 달성할 수 있는 궤도에 올랐다"고 밝혔다.

한편 세계 2위 비행기 제조업체인 보잉은 지난해 수주량이 1456대라고 밝혔다. 이는 2014년 이후 9년 만의 최대치다. 에어버스는 2019년 보잉 737 MAX가 두 번째 추락 사고 후 전 세계에서 운항이 중단됨에 따라 보잉을 제치고 세계 최대의 비행기 제조사가 됐다.

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

## 10. 작년 美 공항 검색대서 총기 6천737정 적발...93% 장전 상태



지난해 미국 공항 보안검색대에서 적발된 총기가 역대 최대치를 기록한 것으로 나타났다.

미국 교통안전청(TSA)은 지난해 공항 보안검색대에서 적발해 기내 반입을 차단한 총기가 모두 6천737정에 달한다고 10일(현지시간) 밝혔다. 이 가운데 약 93%는 장전된 상태였다고 TSA는 전했다. 작년 총기 적발 건수는 전년도(2022년)의 6천542정을 훌쩍 뛰어넘어 역대 연간 최대 기록을 경신했다.

데이비드 페코스케 TSA 국장은 "여전히 교통안전국 검색대에서 너무 많은 총기를 발견하고 있다"며 "특히 장전된 총기가 많아 우려스럽다"고 말했다.

TSA는 지난해 총 8억5천800만여명의 승객을 검색했다.

총기 적발 비율은 승객 100만명당 7.8정꼴로, 전년도의 100만명당 8.6정보다는 줄었다. 공항별로 보면 조지아주 애틀랜타의 하츠필드-잭슨 공항이 451정으로 가장 많이 적발됐고, 이어 텍사스주의 댈러스-포트워스 공항이 378정, 휴스턴의 조지 부시 인터콘티넨털 공항이 311정 순이었다.

TSA는 공항 보안검색대에서 총기가 발견되면 현지 법 집행 기관에 연락해 승객과 총기를 검색대 구역에서 빼내게 한다. 현지 법에 따라 당국은 승객을 체포할 수도 있다.

아울러 TSA는 총기를 소지한 승객에게 최대 약 1만5천달러(약 1천982만원)의 민사 벌금을 부과한다.

페코스케 국장은 "승객은 장전하지 않은 총기류만 소지할 수 있으며, 잠긴 하드 케이스에 넣어 위탁 수하물로 부치고 체크인 카운터에서 항공사에 먼저 신고한 경우에만 허용된다"고 설명했다.

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