

델타항공 보잉과 644대 인도계획에 서명

델타항공은 보잉사와 20년간의 독점적 항공기 구매 계획에 동의했다. 이 계획에는 최대 644대의 항공기 구매와 초기 구매 주문의 일부로 767-400 스트레치기 발주가 포함되어 있다. 이번 계약은 106대의 고정 주문과 124대의 옵션, 그리고 414대의 추가 옵션으로 이루어져 있다.

에어버스의 치열한 노력에도 불구하고 델타항공은 보잉사가 항공기 타입을 최대한 늦게라도 변경시킬 수 있다는 좋은 조건을 제시했다고 밝혔다. 에어버스 A330기의 대항기종인 767-400기는 동 항공사가 현재 보유하고 있는 757/767기와 유사하다는 장점을 지니고 있다.

이번 구매는 98-2006년 사이에 67억 달러에 상당하는 106대의 고정주문이 있다. 여기에는 98년 8월을 시작으로 727-200을 교체

하게 될 차세대 737기종이 들어 있다. CFM 인터네셔널사의 CFM56-7 엔진을 장착하게 될 70대 가량의 737기에 대한 주문이 이루어졌으며, 세 가지 신기종(-600/700/800) 모두 일차분의 일부를 차지하게 될 것으로 보인다. 만약 주문에 포함된 모든 옵션 및 추가 옵션이 성사된다면 항공기 인도는 2018년까지 연장될 것이다.

다소, 중국에서 팔콘기 합작사업 개시

프랑스의 다소 팔콘 제트는 신화항공 및 홍콩의 에이비온 퍼시픽(Avion Pacific)과 합작 회사를 구성하여 중국에서 Falcon 50 사업용 제트기를 운항하는 전세기 사업을 시작하기로 했다.

다소사 소유이며 중국에 등록된 동 항공기들은 북경을 중심으로 신화항공에 의해 운용될 것이다. 에이비온사는 마케팅 지원을

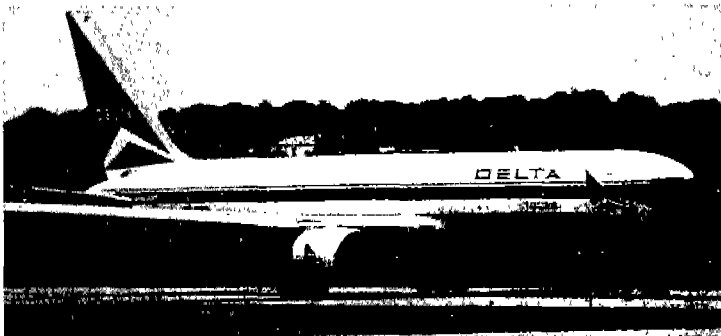
담당하게 될 것이다. 동 항공기의 정비는 싱가포르의 호커 퍼시픽에 의해 이루어질 것이다.

오리엔탈 팔콘 제트 서비스로 불리게 될 이번 합작사는 장래의 고객들과 의견을 교환하고 있는 중이며, 다소사는 초기 반응을 볼 때 거의 모든 항공기가 운항에 투입되기에 충분한 수요가 예상된다고 말했다. 운항은 2/4분기에 개시될 것이며 다소사는 더 많은 팔콘기를 투입하고 운항을 아시아 전역으로 확대하기를 희망하고 있다.

이러한 움직임은 96년 초에 중국에서 최초로 스위스의 글로벌 에이비에이션, 봄바르디아 에어로스페이스, 중국 남방항공의 합작으로 서구식 전세항공기 합작사업이 시작된 이후 이루어진 것이다.

러 항공사 Transaero 보잉과 일류신 선정

트렌새로(Transaero)항공사는 향후 15년간의 항공기 구매시 서방과 러시아 기종의 혼합으로 이루어질 것이며, 여기에 포함된 기종으로는 보잉 767, 차세대 보잉 737(-600/700/800)과 일류신 Il-96M이 있다고 발표했다. 모스크바에 본사를 둔 동 항공사는 18개월 이내에 새로운 항공기를



델타는 모든 항공기를 보잉기로 구성할 계획이다

받아들이기를 바라고 있다.

Transaero의 회장 알렉산더 플레샤코프는 모스크바에서 새로운 계획을 발표하면서 동 항공사가 3년 동안 운항에 투입될 항공기의 표본으로써 새 기종당 10대 이상씩 구매할 것이라고 말했다.

767, -300ER기의 최초 인도는 98년 말에 그리고 737기의 인도 역시 98년 내로 계획되고 있다. 767기의 엔진 선정에 대한 발표는 아직 이루어진 바 없다.

Transaero는 투폴레프 Tu-204의 구매도 고려하고 있으나 대수나, 개량형, 엔진 공급자에 대한 최종 결정이 나지 않은 상태이다. 5년전부터 정기 운항을 개시한 동사는 96년에는 95년보다 30%가 증가한 150만명의 승객을 기록했다.

동사는 최근 보고서(95년)에 따르면 1억5천6백만 달러의 수익에 2천8백만 달러의 순이익을 냈다.



플레샤코프(중앙)는 지난 2월말 모스크바에서 항공기 구매 계획을 발표했다

EU항공시장 전면 개방

유럽연합(EU) 각국의 항공시장이 지난 4월 1일부터 역내 모든 항공사에 문호를 개방. 지난 88년부터 단계적으로 진행되어온 역내 항공시장 통합을 마무리지었다. 이에 따라 EU항공사간에 치열한 경쟁이 예상되고 있다.

EU는 지난 88년과 90년, 93년 등 세 차례에 걸쳐 이미 단계적으로 항공시장을 개방한 바 있는데 이같은 시장 통합작업이 완료됨에 따라 1일 부터는 역내 모든 항공사들이 국가에 관계없이 어느 노선에나 취항할 수 있게 됐다.

EU내 모든 노선 취항이 가능한 항공사는 EU 국적 항공사는 물론 EU 회원국 주주가 50% 이상 지분을 가진 항공사도 해당되는데 항공사들은 항공운임도 자유롭게 결정할 수 있게 돼 항공사간의 운임 인하 경쟁도 가열

될 것으로 보인다.

이에 따라 영국의 브리티시 항공(BA)은 이미 TAT나 에어 리베르테 등 타국적 항공사를

인수하는 등 항공시장 개방에 따른 경쟁 체비를 갖춘 바 있다.

에어프랑스, 국내항공사와 에어엔테르 흡수합병

에어프랑스는 국내 항공사인 에어프랑스유럽(에어엔테르)과 공식 합병한다고 발표했다. 이로써 에어프랑스는 여객기 2백5대를 보유, 브리티시 에어로스페이스, 루프트한자에 이어 유럽 3위 항공사로 부상하게 됐다.

에어프랑스 크리스티앵 블랑 회장은 "EU영공이 완전 개방돼 업계의 불꽃경쟁이 예상되기 때문에 양사의 합병은 불가피한 조치"라고 말했다. 그는 또 "내년 1월 1일 에어프랑스를 민영화한다"고 밝혔다. 한편 에어프랑스유럽의 조종사들은 합병이후 임금삭감을 우려해 파업에 돌입했다.

한-마카오 항공협정 체결

한국과 마카오는 지난해 가서 명후 잠정발효중인 한국-마카오 항공협정을 정식 체결했다.

이번 협정이 공식발효되어 양국은 상대국 지정항공사에 무착륙 비행권리와 비운수목적의 착륙권기를 부여하게 되며 항공기 정규장비, 연료 등에 대한 면세 조치등을 실시할 수 있다.