

日-泰등 항공사, 구미기업과 지분매각 합병 교섭

아시아 금융위기의 여파로 '아시아의 하늘'도 미국 유럽 등의 거대항공사에 팔려나갈 전망이다.

화폐가치 하락과 승객의 감소로 인한 경영난으로 자본과 시장이 궁해진 아시아 국가의 항공사들이 거대 항공사에 소유권의 일부를 매각하거나 제휴에 나서고 있기 때문이다.

타이항공과 필리핀항공이 최근 소유 주식의 일부를 외국 항공업체에 매각할 의사를 밝혔다. 일본 항공과 호주의 콰타스 항공 등도 서구 항공사와 지분매각과 관련한 물밑 논의를 하고 있는 것으로 알려졌다. 서구 항공사들 역시 지금이야말로 시장잠재력이 있는 아시아로 진출할 호기라고 보고있다.

홍콩 아시아증권사의 항공분석가 드클렌 매기는 "큰 기업만이 살아남는다는 규모의 논리가 항공업체에도 적용되고 있다"며 "아시아지역의 상당수 항공사들은 합병되거나 거대 항공사와 제휴, 생존을 모색하게 될 것"이라고 전망했다.

항공사들간의 제휴는 이미 업계에 일반화된 추세이다. 일본 전일항공은 올해 독일항공사 루프트한자 등과 새로이 제휴할 계획이며 홍콩 캐세이퍼시픽항공도 영국 브

리티시항공과 제휴를 모색하고 있는 것으로 알려졌다.

아시아의 항공시장은 최근 몇년간 팽창을 거듭해 작년 상반기 아시아지역의 여객증가율은 전년대비 7.3%로 세계평균 4.5%보다 훨씬 높았으나 금융위기 여파로 후반기에는 1.3%에 그쳤다.

아시아 지역의 항공사들은 화폐가치 하락으로 항공료 수입이 줄어든 반면 항공기와 연료 등의 구입가격은 높아져 큰 어려움을 겪고 있다.

아-태 지역항공사들의 전략 여객기 인도에는 서로 다른 입장

태국의 타이 항공은 최근의 악화된 경제상황에도 불구하고 17대의 새 여객기를 3년내로 도입키로 했다. 호주의 콰타스 항공의 경우 아시아지역 항공사가 재정난을 이유로 내놓은 747기를 도입할 예정인데 반에 인도네시아의 가루다 항공은 임대한 6대의 보잉기를 반환키로하는 등 새로운 여객기 운항을 자제하고 있다.

타이 항공은 보잉 및 에어버스사와 체결된 항공기 도입일정을 예정대로 이행할 것으로 보인다. 동 시는 기종의 국제화와 노선호출의 증가를 위해서 항공기 도입이 필요하다고 밝혔다. 1997/8

회계연도 말까지의 A330-600R 5대, A330-300 3대, 747-400 1대의 인도를 비롯하여 777-300의 첫 인도가 예정되었다. 1998/9 회계연도에는 747-400 및 A330-300 각 1대씩, 그리고 777-300 인도는 98/9 년 및 2000/1 회계연도 까지 2대씩 인도될 예정이다.

가루다 항공의 경우 맥도널 더글라스사의 DC-10-30의 폐기처분을 유보하고 경제적인 이유를 들어 보잉사로부터 임대한 6대의 MD-11ER 이중통로기를 반환할 것을 요구하고 있다. 이와함께 A330-300 6대의 임대도 중지할 것을 고려하고 있으며 보유하고 있던 4대의 747-200과 5대의 A300B4의 매각을 희망하고 있다.

계속되는 재정문제로 가루다 항공은 12대의 737-300/400기종 도입에 지장을 초래하고 있다. 이중 절반은 이미 제작완료되어 미국 시애틀에 보관되어 있다. 첫 5대의 737도 보잉사의 재정문제 해결로 인도가 가능했으나 나머지 인도에는 반복적용되지는 않을 것으로 보인다.

한편, 호주의 콰타스 항공은 아시아지역 항공사의 재정난을 틈타 이들로부터 747-400 기종의 도입을 추진중이다. 동 시는 777 및 A340기종보다 747-400 기종을 선호하고 있으며 6대를 도입 오코

랜드, 싱가포르 및 홍콩 등을 경유한 노선을 구상중이다. 이들 747-400 기종들은 아시아나 및 말레이시아 항공등으로부터 도입될 것으로 추측된다.

항공기 운항에도 밀레니엄 버그 대책마련 부심

미국 연방항공국인 FAA는 오는 2000년의 날짜를 인식하지 못하는 이른바 밀레니엄 버그대책과 관련, 국제 항공국 즉 ICAO에는 이에대한 준비가 아직 미비한 상태라고 밝혔다. 이에 따라 FAA는 대책마련에 고심중이다.

FAA는 ICAO가 모든 항공당국의 대책 및 추진현황을 점검하는 것에 동의하고 있다. 마리 파워킹 FAA 2000년 프로그램담당 과장은 어느 국가의 2000년 준비의 확인이 없이는 그나라 국적 모든 항공사의 노선운항을 금지하며 그나라 출발 모든 운항을 금지시킬 것이라고 밝혔다. FAA의 주된 고민은 2000년 문제가 발생될 경우 아무도 그 발생범위와 여파를 예측할 수 없다는데 있다.

FAA 자체도 늦은 대처에 걱정하는 눈치다. FAA는 조직내부에 2000년 프로그램 사무실을 개설하고 당초 계획보다 4개월이나 앞당긴 올 6월 말까지 대비시스템을 완성토록 하고 있다. 소프트웨어

개선은 테스트를 포함하여 올 9월 까지로 예정되어 있다.

한편, 항공기에 부착된 항공전자장치의 2000년 문제 해결의 경우 이미 각 제작사에게 그 기술을 이전했다. 킹 과장은 2000년 문제는 항공전자 장치에는 그리 심각하게 영향을 주지는 않을 것으로 보고 시스템의 재인증작업과 같은 것은 고려치 않고 있다고 밝혔다.

한·미 항공자유화협정 타결 양국 항공사간 협력증진 기대

지난 4월 24일부터 대한항공과 아시아나항공 등 국적항공사들은 미국내 모든 지역을 자유롭게 운항할 수 있고 미국을 거쳐 제 3국으로도 얼마든지 항공기를 띄워 여객과 화물을 수송할 수 있게 됐다. 또한 한·미 양국 항공사간 항공기·승무원의 포괄적 입차, 무제한 기종변경, 제3국항공사와의 영업협력 등이 가능해져 국적항공사들은 연간 1억달러의 수익 증가 및 비용절감 효과를 볼 것으로 기대된다.

따라서 항공기·승무원의 포괄 임대차가 가능해져 예를 들어 미국 항공사가 자사 명의로 등록된 항공기와 승무원을 임대해 주고 이를 임차한 한국이나 제3국 항공사가 운수권을 행사할 수 있게

됐다.

노선상 무제한 기종변경도 합의돼 상대국의 목적지, 중간 또는 이원지점에서 항공기의 기종이나 숫자를 변경해 여객이나 화물을 분산 운송할 수 있게 됐으며 상대국 안에서 항공운송과 육·해상 운송을 연계할 수 있는 복합운송도 가능하게 됐다.

이와 함께 제3국 항공사와의 영업협력이 가능해져 국적항공사가 제3국 항공사인 중남미 항공사와 제휴해 서울-미국-중남미 구간을 공동 운항하거나 편명을 공유할 수 있게 됐다.

건교부는 이번 협정타결로 국적항공사는 미국의 거대 항공사들과 영업제휴를 통해 서비스 수준을 높이고 미국인 고객을 적극 유치해 미주노선의 수익성을 향상시킬 수 있는 계기를 마련했다고 밝혔다.