

에어버스



요약

에어버스의 Global Market Forecast(GMF)에 따르면, 많은 항공사들은 여전히 심각한 위기속에서 고군분투하고 있다. 항공여행 수요의 상당한 감소로 인하여, 항공사들은 단호하게 운항스케줄을 줄이고 전에 없이 성급하게 항공기 수를 줄이면서 주문한 새 항공기의 인도를 연기해 왔다. 그 결과 항공기 제조업체들의 단기적인 생산계획이 상당히 감소하게 되었다.

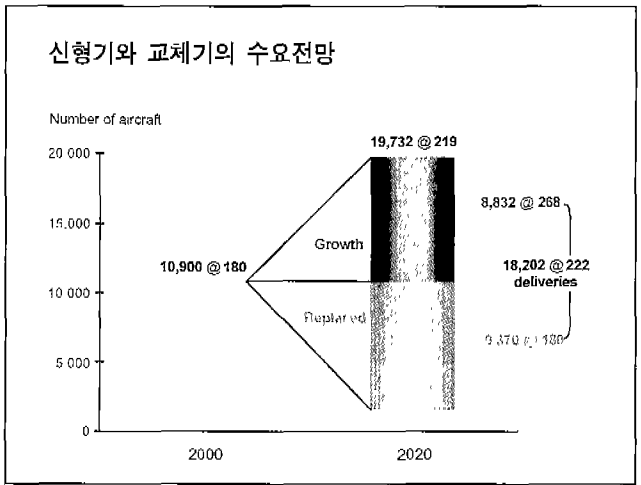
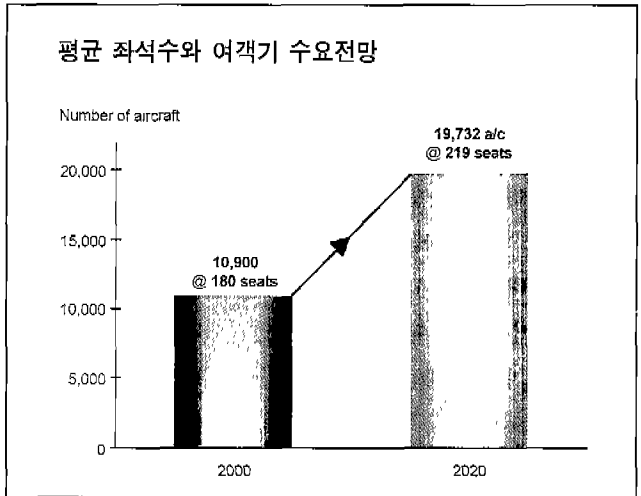
그러나 이 전망보고서를 작성하는 시기에, 특히 미국을 운항하지 않는 노선에서는 항공교통량이 회복되고 있다. 항공수송의 역사는 일련의 단기침체에 의해 방해를 받는 강한 성장패턴을 보인다. 따라서, 비록 현재의 위기가 몇몇 주요 시장에서 여행습관에 지속적인 영향을 준다는 것을 인정한다 해도, 에어버스의 전망가들은 민항기, 엔진 및 장비 뿐만 아니라 관련 서비스의 제조업체들에게 상당한 비즈니스 기회를 제공하면서, 장기적으로 항공교통이 계속해서 매우 증가할 것이라고 자신한다.

다시 역사적인 성장률에 근접하기 위해 항공교통은 현재 위기의 영향으로부터 재빨리 회복될 것이다. 주요 항공여행 시장이 매년 성장함에 따라, RPK는 단계적으로 감소하겠지만 향후 20년 동안에는 여전히 평균 4.7%를 유지할 것이다. 2020년 세계 승객수는 현재의 2.5배일 것이다. FTK(Freight Tonne-Kilometres: 화물톤킬로미터)는 연평균 5.5%로 훨씬 더 빨리 성장하면서 같은 기간에 세 배로 증가할 것이다. 좌석의 수와 화물전용기의 탑재량이 두 배로 증가할 것이다. 화물전용기의 탑재량이 2000년말에 대략 72,000톤에서 186,000톤으로 증가하고, 운항중인 좌석의 수는 2백만석에서 4백30만석으로 증가할 것이다.



현행 노선과 새로운 노선에 제공되는 출발 비행편수가 86%까지 증가할 것이다. 현재 출발 비행편수의 과잉으로 운항이 지연되고 있음에도 불구하고, 출발 비행편수는 과거보다 더 빨리 증가될 것임을 보여주고 있으며 세계의 공항과 항공교통 경영시스템의 주요한 어려움으로 존재할 것이다. 운항중인 여객기는 80% 이상 증가할 것이다. 수용량면에서의 필요한 증가를 제공하기 위해서, 운항중인 여객기의 수가 2000년말에 10,900대에서 19,732대로 8,832대가 증가할 것이다. 또한 현재 여객기의 36%가 여객 서비스에서 퇴역할 것이다. 향후 20년간 항공사들은 더 노후하고, 더 시끄럽고, 덜 효율적인 제트 여객기 9,370대를 교체할 것이다. 이중, 3,021대는 다른 항공사의 여객기로 다시 개조될 것이고, 2,237대는 화물수송기로 변경되고, 4,112대는 퇴역할 것이다.

항공교통 증가에 대응하고 항공기를 다시 새 것으로 교체하기 위해, 항공사들은 신규로 15,181대의 여객기를 인도받을 것이다. 인도될 새로운 여객기의 2/3는 100인승에서 210인승 규모의 보통 크기의 단일통로기일 것이고, 1/3은 대형 항공기일 것이다. 북아메리카 항공사들은 가장 많은 여객기를 인도받을 것이지만, 세



계 좌석수에서 차지하는 점유율은 유럽과 아시아·태평양지역의 항공사가 더 높을 것이다. 항공여행은 미국 바깥의 덜 발전된 시장에서 더 많이 증가할 것이다. 북아메리카의 frequency-driven 항공사들은 소형 항공기를 많이 인도받을 것이지만, 아시아·태평양지역의 항공사들은 대형 항공기 시장을 지배할 것이다.

운항중인 세계 화물수송기는 2000년말에 평균 46.9톤의 화물을 탑재하는 1,540대에서 평균 탑재량이 55.6톤인 3,338대로 증가할 것이다. 이것은 1,798대의 항공기 증가를 나타낸다. 경제적인 수명이 끝난 1,145대의 항공기를 교체할 필요가 있는 것과 연결시키면, 총 2,943대의 화물수송기 인수의 필요성이 만들어질 것인데, 그중 2,237대는 여객기에서 화물수송기로의 개조된 것이며, 706대는 공장에서 제작된 화물수송기이다. 향후 20년간 인도될 15,887대의 새로운 여객기와 화물수송기들은 약 1조 5천만달러의 사업영역을 가지고 있다. 대형 항공기는 총 18%를 차지하는 반면, 단일통로 항공기가 가장 큰 사업영역을 가지게 될 것이다.

상용기 수요

향후 20년동안, GMF가 조사한 항공사들은 항공교통량 증가에 적응하기 위해서 총 2,365,980석의 좌석을 가진 8,832대의 항공기를 증편할 필요가 있을 것이다. 이것은 증편된 항공기 한 대당 평균 268석의 좌석이 있다는 것을 나타낸다. 또한 항공사들은 항공기 개신을 위해 1,683,566석의 좌석을 가진 9,370대의 항공기(항공기 한 대당 평균 180개의 좌석이 있음)를 인수할 것이다. 그래서 예상 기간동안, 항공사들은 4,049,546석의 좌석을 가진 총 18,202대의 항공기(항공기 한 대당 평균 222석의 좌석이 있음)를 인도받을 것이다.

1) 항공기 갱신과 증편을 위해

18,202대의 항공기가 필요할 것이다.

가장 대규모의 항공기 인도점유율은 북아메리카와 유럽의 항공사들일 것이다. 아시아·태평양지역의 항공사들이 단지 17%를 차지하는 것과 비교하면, 이들 항공사들은 모든 주요 단일통로 항공기의 2/3를 차지할 것이다. 달리 말해서, 400인승 이상의 크기 별 분류에서 북아메리카 항공사들의 대형 항공기 점유율이 13%인 것과 비교하면, 대형 항공기의 59%가 아시아·태평양지역으로 인도될 것이다. 대부분의 소형 제트 항공기는 북아메리카와 유럽으로 인도될 것이고 대부분의 대형 항공기는 아시아·태평양지역으로 인도될 것이다.

인도되는 항공기중 17%는 개조된 항공기일 것이다. 임대운행을 실시하거나 현재 운영자에 의해 새로운 항공기로 교체됨에 따라, 필요한 18,202대의 항공기중 3,021대가 다른 운영자에게서 운항되도록 개조된 중고 항공기가 될 것이다. 그래서 전망 기간동안, 항공사들은 15,181대의 새로운 항공기를 인도받을 것이다. 개조된 항공기는 인도될 새로운 항공기의 좌석필요량을 3,493,491

석으로 둔 채, 총 556,055석의 좌석을 가질 것이다. 항공기당 평균 230석의 좌석이 있을 것이다. 그 결과, 68%의 좌석점유율을 가지고 있는 새로운 항공기중 58%가 항공기 증가를 위해 요구될 것이고, 32%의 좌석점유율을 가지고 있는 항공기의 42%가 갱신될 것이다. 인도되는 67%의 새로운 항공기는 단일통로기이고, 33%는 광동체 항공기일 것이다.

2) 연평균 759대의 새로운 여객기가 인도될 것이다.

이 새로운 여객기의 인도는 1조 4천억달러 규모일 것이다. 인도비용의 43%가 A320 계열기처럼 단일통로 항공기일 것이고, A330/A340 같은 2개통로기는 37%를 차지할 것이다. 새로운 항공기 인도율중 8% 이하인 대형 항공기 부분(A380 같은 항공기)은 새로운 여객기 인도비용의 약 20%를 차지할 것이다.

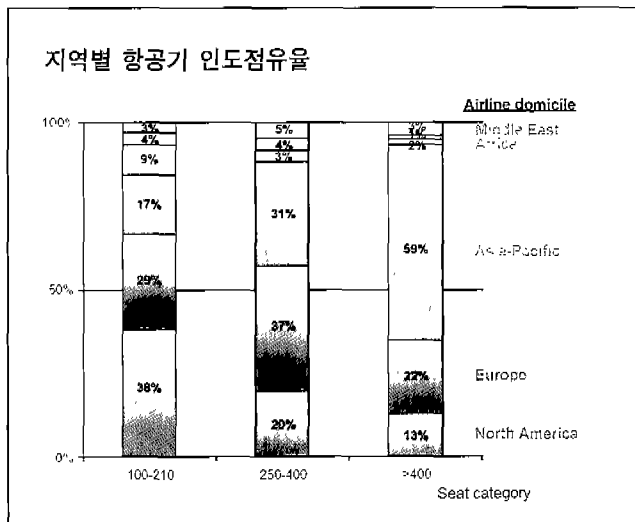
3) 주요 단일통로 항공기는 급속히 조금씩 증가할 것이다.

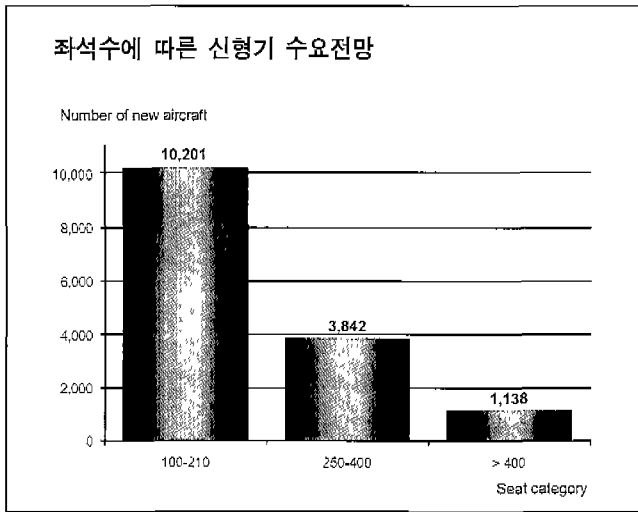
항공사들이 운항중인 단일통로 항공기는 2000년말에 8,023대에서 2020년말 13,482대로 연평균 2.7% 증가할 것이다. 동시에 이 항공기의 평균 좌석수는 항공기당 140석에서 155석으로 증가해서, 설치된 좌석수의 연평균 증가율을 3.2%로 만들 것이다.

2020년까지 현재 운항중인 항공기중 단지 14%만이 여전히 현재 운영자에게서 운항될 것이다. 교체된 6,888대의 항공기중, 2,146대는 새로운 항공기 10,201대의 인도필요성을 야기하면서 운항에 다시 투입되는 개조된 항공기일 것이다. 이들 새로운 항공기들은 평균 158석의 좌석을 가지고 있을 것이고 유럽에서 93개, 아시아·태평양지역에서 57개를 포함해서, 총 259개의 운영자에게 인도될 것이다. 2020년까지 운항중인 항공기의 68%가 북아메리카와 유럽의 항공사에 의해 운영될 것이고, 단지 평균 42대의 항공기를 인도받을 유럽 항공사들과 비교해서, 26개의 북아메리카 운영자들은 평균 202대 이하의 항공기를 인도받을 것이다.

운항횟수를 증가시키려는 계속된 압력을 반영해서, 운항중인 400인승 광동체 항공기 대수는 2000년말에 2,837대에서 2020년말에 5,103대로 연평균 3.0% 증가할 것이다. 동시에 그 항공기의 평균 좌석수는 항공기당 288석에서 304석으로 증가할 것이다.

전망 기간동안 교체되는, 현재 운항중인 항공기 2,442대(86%)중 866대(210인승 2개통로 101대를 포함해서)가 총 3,842대의 새로운 항공기 인도의 필요성을 야기하면서 다시 운항되기 위해 개조될 것이다. 이런 새로운 항공기는 평균 307석의 좌석을 가질 것이고 유럽에 53개와 아시아·태평양지역에 46개를 포함해서, 165개 이하의 운영자들에게 인도될 것이다. 2020년까지 이들 항공기는 18개의 북아메리카 운영자들에 의해 평균 62대, 유럽 항





공사 평균 35대, 아시아·태평양지역 항공사들에 의해 32대가 운항될 것이다.

4) 대형 항공기 수요는 점진적으로 증가할 것이다.

2000년말에 승객이 많은 다양한 국내선 및 휴양노선에 배치된 단지 40대의 항공기는 500석의 좌석을 가지고 운항했다(평균 558석). 점점 복합화된 공항과 항공교통시스템을 통해 점차 증가하는 항공여행 수요는 2010년말까지 평균 528석의 좌석을 가진 대형 항공기 318대, 그리고 2020년까지 평균 609석의 좌석을 가진 대형 항공기 1,147대에 대한 수요를 창출할 것이다. 현재 많이 운항중인 747기종 중 단지 9대만이 2020년말까지 여전히 운항중일 것이며 세계 항공사들은 총 1,138대의 새로운 대형 항공기를 인도받을 것이다. 대형 항공기 시장은 다이나믹한 아시아·태평양 지역의 항공사들에 의해 지배될 것이다. 그들 중 각각 평균 28대의 항공기를 가지고 있는 24개 항공사들이 인도의 59%를 차지할 것이다.

5) 화물수송기 전망

아시아에서는 항공화물 수요가 증가할 것이다. 가장 빨리 증가하는 화물수송 시장은 유럽과 북아메리카로 아시아·태평양지역을 연결하는 시장이었고, 앞으로도 그럴 것이다. 상위 10개 시장 중 7개 시장이 이 지역을 운항하고 있고, 그들 모두는 세계 평균보다 더 높은 항공교통 증가를 누려 왔다. 이들 시장은 장거리 화물수송기에 대한 대부분의 수요를 창출하면서 20년 이내에 글로벌 화물수송의 약 40%를 차지(2000년도에는 35% 이하)할 것으로 예상된다.

한편 퇴역하는 화물수송기를 교체하기 위해 별도의 수송기가 필요할 것이다. 향후 20년동안, 총 1,145대의 화물수송기(2000

년에 운항된 화물수송기의 3/4)가 퇴역하거나 교체될 것이다. 새로운 화물수송기는 대부분 대형 화물수송기일 것이며 공장에서 제작된 화물수송기에 대한 수요가 대개 고효율적인 운항으로부터 발생할 것이라고 전망한다.

공장에서 제작한 화물수송기는 706대가 필요할 것이다. 증가에 적응하고 수송기를 새로 교체하기 위해서, 화물수송 항공사들은 향후 20년동안 총 2,943대의 화물수송기를 필요로 할 것이다. 그 중 706(1/4)대는 새로 공장에서 제작된 화물수송기일 것이고 2,237대는 passenger-to-freighter 개조기일 것이다.

장기적으로 보았을 때, 평균보다 높은 항공 화물수송기의 증가는 장거리 및 대형 화물수송기에 의해 제공되는 세계 항공화물 수송량이 2000년 54%에서 2020년 59%로 증가할 것이라는 것을 의미한다. 그러나, 비록 운항중인 지선(feeder) 항공기와 리저널 화물수송기들의 점유율은 2000년에 71%와 비교해서 2020년에는 66%로 감소할 것이지만, 수송량의 점유율 감소에도 불구하고 지선 항공기와 리저널 화물수송기들은 수적으로 계속해서 화물수송기 부분을 지배할 것이다. 2000년에 61%에서 2020년 56%로 북아메리카 항공사들이 세계 항공화물수송 점유율의 감소를 야기할 것이다. 이 지역은 항공화물수송 점유율의 감소에도 불구하고, 수적으로 세계 화물수송기들을 지배할 것이다.

또한 1,000대 이상의 리저널 화물수송기가 필요할 것이다. 2000년에 운항중인 리저널 화물수송기는 88개의 노후한 항공기(세워져 있거나 이용되지 않는 주로 DC-8F와 707F)를 포함해서 535대였다. 향후 20년간 운항중인 리저널 항공기는 연평균 4.3% 성장하며, 696대가 증편되어 1,231대로 증가할 것이다. 2020년까지 총 1,098대의 인도수요(183대가 새로 제작된 항공기이고, 915대가 passenger-to-freighter 개조기일 것이다)를 창출하면서 2000년에 운항된 402대의 리저널 항공기(3/4 이상)가 퇴역할 것이다.

