

세계 민간여객기 시장전망

美 보잉사, 향후 20년간 예측



세계 유수의 항공기 메이커인 미국보잉사의 민간항공기 그룹(BCAG) 부사장이며 수요자 서비스 부문의 전무이사인 낸시. J. 베젤씨가 일본에 와서 자사 항공기의 판촉활동을 전개 하면서 일본 언론계에 "제트 여객기 시장의 장기전망"이라는 주제로 내외신 기자회견을 했다.

베젤부사장은 향후 20년간 항공기 시장은 꾸준히 발전할 것이라고 낙관적인 견해를 표명했다. 이 글은 동 기자회견 내용의 요지만을 간추린 것이다.

한편 베젤부사장이 속한 BCAG사는 37명의 경영진과 6,600명의 종업원으로 구성된 항공기의 마케팅과 애프터 서비스를 전문으로 하는 보잉사의 자회사로 베젤부사장의 일본 방문은 고객의 수요판단과 서비스 상황을 파악하기 위한 행차로 그는 중국시장을 가장 중시하며 100석급 중형 여객기를 개발하는 문제에도 흥미를 보였다. 그는 생산원가를 줄여싼 여객기를 만드는 것이 당면 과제라고 했다. <편집자주>



여객기 수요늘어... 보잉, 리더지리 확고

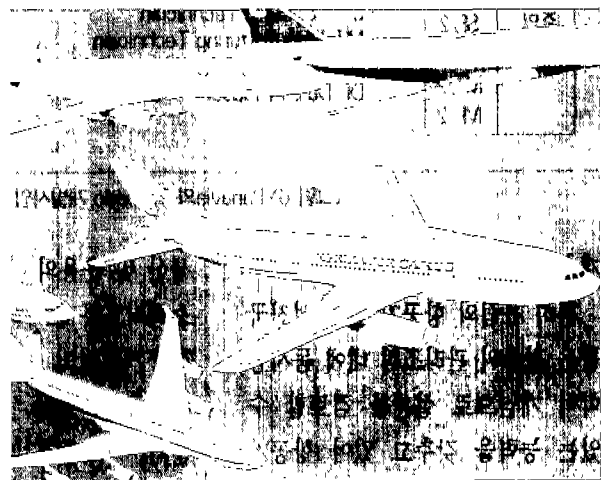
세계적으로 경기가 회복국면에 접어들고 있으며 이런 경향에 따라 항공여객수도 순조롭게 늘고 있어 운항 각사의 경영 상태와 수익 상황도 급속히 회복하고 있다. 이것은 에어라인 각사의 인건비 삭감, 노선망 재편성, 제휴관계의 정비와 개선, 여객 취급의 성역화, 개량에 따른 운항비 절감등의 노력이 주효한 이유이다. 제트 여객기의 수주 상황도 '94년의 347기에서 '95년에는 714기로 2배 이상의 신장세를 보이고 있다.

이런 경향이 계속 된다면 2,015년까지의 향후 20년간 전 세계에서 약 15,900기의 제트 여객기가 필요하게 될것

이며 특히 아시아·태평양지역은 북미지역과 비슷한 정도의 여객기 수요를 가진 거대 시장이 될 것으로 예측했다.

아시아·태평양 지역은 전체 여객기 매출액의 35%를 차지하고 북미지역이 32%, 유럽이 23%, 기타 지역이 10%로 보고 있다.

또 향후 수요 기종에 있어 앞으로 20년 사이에 200석 이하의 좁은 동체기가 40%이상을 차지할 것이며 400석이하의 넓은 동체기(B767, B777급)는 36%의 급성장이 예견되는데 400석 이상의 대형기(B747급)는 23%의 성장을 보일것이라고 전망했다.



보잉사의 여러기종

이들 항공기의 모든 기종을 생산하고 있는 제작사는 보잉사 뿐으로 여러 항공운항사들로 부터 기존 기종의 개량형 제안도 받고 있어 보잉사는 20년 후에도 여전히 업계의 선도적 지위를 꾸준히 차지하게 될 것이라고 자신을 피력했다.

보잉사의 기본인식

세계적 경제 발전을 기대

세계 경제는 70년대의 석유파동, 80년대의 불황기를 지나 90년대와 2천년대초기에 걸쳐 각국의 GDP(국민총생산)는 확실하게 성장할 것이며 아울러 각국 상호간의 통상도 비약적으로 증대할 것이라는 것이 보잉사의 기본적 전제 인식이다. 이런 경제 성장이 세계 각지에서 인적 물적 이동을 촉진하여 항공여객도 경제성장에 비례하여 증가할 것으로 보고 있다.

더욱이 각국이 자기 나라 정도에 알맞는 항공기를 도입해 사람과 물자의 수송에 나서기 때문에 지금까지와 같은 항공수송에 대한 여러규제가 완화될 전망으로 결과적으로 여러 항공사간의 경쟁을 촉진하게 될 것이다. 경쟁의 격화는 서비스의 향상으로 이어지며 이런 현상은 다시 항공기의 수요 증가를 초래할 것으로 기대된다. 항공기에 의한 운송이 일반화되면 각지의 미개척

운항노선이 새로 개척될 것이며 이런 신규 항로의 증가는 항공사의 경영에도 영향을 미칠 것이다. 새로운 운항코스는 경영실적의 향상에 도움이 될 것이다.

아울러 이러한 신규항로의 증설이나 기존 항공로에 대한 편수 증가에 있어 항공 교통관제나 공항시설이나 서비스능력은 이에 대응하여 발전할 것이다. 따라서 지상관제나 공항등은 충분히 항공 운송 발전을 뒷받침하게 될 것이다.

이러한 시장 동향 분석은 일반적 인 장기 예측 모델에 의한 예측인데 항공기의 납품 패턴에 있어 예측 기간내에 경기의 순환이 생기면 그만큼 예측에서 벗어나게 되는 것이다. 따라서 세계경기가 특별한 이유 때문에 불황에 빠지지 않는다는 전제에서 있는 것이다.

이 지역의 최대시장

**제트 여객기
2만 3천대 넘어**

1996년부터 2015년까지 향후 20년간에 세계 시장동향의 예측을 숫자로 보면 대략 다음과 같을 것으로 예측했다.

먼저 세계경제는 안정성장기에 접어들어 연평균 3.2%씩 증가할 것으로 보인다. 여기서도 가장 주도적 역할은 아시아 태평양 지역이 맡게될 전망이다.

이에 따라 항공 여객 수요의 증가는 연평균 5.1%로 잡고 있다.

이 중 여객의 수요가 가장 현저하게 성장할 지역은 아시아. 태평양 지역으로 여기서는 연평균 7.1%의 성장을 보일 것이다. 그 중 특히 중국은 11.5%의 높은 성장을 보일 것으로 예측하고 있다. 이렇게 볼때 아시아의 항공여행객 증가는 2015년 까지에 북미지역의 수요증가에 따라 잡을 것으로 전망되어 중심이 아시아로 옮겨지는 현상이 나타날지도 모른다.

이 기간 동안의 항공 화물수송은 연평균 6.7%가 늘게 될 것인데 세계적인 교역량의 증가에 따라 해상수송이 항공수송으로 많이 전환될 것이며 지역간 재화의 교류가 더욱 활발해 질 전망이다.

이렇게 볼때 2015년에 가면 세계에 취역하는 제트 화물기의 수는 도합 23,800기로 늘어날 전망이며 교역량의 증가추세에 따라 이보다 더 많을 수도 있다. 세계적인 민간항공기의 신규수요는 20년간에 도합 15,900기에 달할 것이며 이 물량은 1995년 기준 미달러화에 의한 불변가격으로 1조 1천억달러 상당액에 달할것으로 보인다.

이러한 항공기 수요는 항공기의 크기 규모별로 보면 다음과 같을 것이다.

- 단일통로기 68%
- 이중통로기 22%

-대형기 10%

위와 같은 증가 패턴은 항공여객의 증가가 대양을 건너는 장거리 여객보다는 국내 또는 인근국으로 왕래하는 여객이 더 많이 늘어난다는 사실에 근거한 것이다. 아울러 지금 항공로가 미개척인 지역간의 신규 항공로와 기존 항공로의 승객수 증가에 따



항공기 전성시대의 막을 열어준 라이트 형제의 모비

른 편수 증식등에 단일통로기를 투입하는 경향이 늘고 그런 경향의 구체적 표현이 다시 이중통로기의 증가로 이어진다고 설명되고 있다.

또한 대형기는 한편에서 600인 이상의 승객을 태울 수 있는 초대형 초음속 여객기의 개발도 미국, 일본등지에서 추진중에 있어 금세기 말에는 그 일부가 실현될지도 모른다.

한편 2015년에 가서 세계의 민간 화물기수는 2,260기로 늘어날 것이며 여기에는 30톤이상을 실을 수 있는 대형장거리 수송기가 투입될 것으로 보고 있다.

이러한 항공기 수의 증가는 노후 항공기의 대체와 신규 노선 개척에 의한 승객 증가에 따른 수요증가를 모두 합친 것이다.

그리고 세계 항공기 운항 업계는 더욱 경쟁이 격화될 전망이다. 각국은 현재 국영 운영회사를 두고

있던 나라에서도 기업에 관한 규제를 완화하여 복수의 운항회사를 두게 되고 있어 이런 경우 여객기의 수요는 더욱 늘게 된다.

예를 들어 우리나라의 경우만 보더라도 얼마전까지 대한항공 1개사만의 독점적 운항 체제에서 지금은 아시아나 항공에도 운항권을 주어 2개사 체제를 만들고 있다. 이와같은 현상은 개발 도상에 있는 여러나라에 속속 나타날 현상의 하나일 것이다.

다음은 여러 운항회사의 수익성의 문제가 있다.

운항회사의 수익은 두말할 것도 없이 항공편 한편에 얼마나 승객을 태우느냐에 달려 있다. 일반적으로 항공기 운항의 손익분기점은 60% 탑승에 두고 있다는 설도 있다. 그러나 더욱 중요한 것은 승객 한사람에게 돌아오는 원가의 책정에 있다. 그러나 더 중요한 일은 운항에

소요되는 지출비의 절감을 어떻게 꾀하는가에 달려 있다.

육상 근무직원들의 최적 인원수, 그리고 지상 보급 업무의 효율적 이용 대리점망의 구축등 여러가지 면에서 낭비적 요소를 불식하고 경비를 절감 하도록 노력해야한다. 특히 정비의 철저에 의한 사고

의 미연 방지에 노력해야 할 것은 두말할 필요도 없다.

세계에 많은 항공기 운항회사가 있지만 늘 상당한 이윤을 올리고 있는 회사는 몇개 되지 않는다. 항공기 메이커들은 운항회사가 이윤을 올리고 영업이 잘 되어야 기체의 수요가 늘어 장사가 잘 되게 마련이다.

메이커는 메이커끼리의 경쟁도 있겠지만 운항회사의 경쟁은 이보다 더 격심하게 전개될 것이다.

미래는 항공시대

제트화 이후 계속 번영
초대

세계의 항공운항산업은 90년대 들어 크게 회복하면서 확대되고 있다. 70년대에는 석유파동 때문에 세계적 불황이 표면화되고 아울러 유가 고등으로 인한 운항 원가 상

승으로 각 항공사는 심한 불황을 겪어야 했다. 80년대는 다시 2차 석유파동(79년)의 영향이 꼬리를 이어 스테그플레이션하에서 다시 어려운 국면을 맞이했었고 이 과정에서 불실운항회사들이 많이 도태되었다. 90년대 들면서는 걸프전쟁의 여파로 일시적이기는 하지만 항공 승객의 격감으로 결손을 기록한 운항 회사가 한 둘이 아니었다. 그러다 92년경부터 세계경기가 회복 국면으로 돌아서고 항공승객의 수가 늘어 나는데 따라 운항 각사에 경영이 호전 되면서 항공기의 수요가 늘어 이 때에 와서야 항공기 제작사는 그동안 밀렸던 주문을 한꺼번에 맡아 기사회생의 길에 들어 섰었다. 보잉사가 B777을 개발한 것은 이 무렵이었고 결과는 매우 좋은 편이었다.

여기까지의 과정에서 중·소형 여객기 메이커인 포커사가 경영부진으로 파산지경에 이르게 되고 MD사도 한때는 경영위기를 당할 듯 하여 보잉사와의 합병을 생각할 정도까지 이른 적도 있었던 사실은 잘 알려진 바이다.

2차대전 이후 제트 여객기 시대가 된 이후 항공수송산업은 황금알을 낳는 성장산업으로 각광을 받아왔다. 특히 한국전쟁 이후 보잉사의 707를 비롯한 근대형 여객기 시리즈가 생산됨에 따라 세계가 하나로 되고 1일 생활권이 형성되었

다. 이런 현상은 경제의 성장이 무역의 확대를 초래하고 이것이 부의 축적과 확대로 이어져 뒷받침되었다.

이러한 경향은 앞으로 20년간도 변함없이 계속될 전망이다. 그리하여 보다 많은 나라들이 경제의 발전과 아울러 세계경제와 일체화 하는 혜택을 받게 될 것이다.

실제로 무역은 더욱 확대 발전하게 되고 기업은 번영을 구가하게 되며 부는 축적된다. 이에 따라 사람의 국제간 왕래가 더욱 빈번해져 항공 여객은 한층 늘어나게 되며 물자의 수송 수요 또한 격증할 전망으로 이런 요소들이 서로 부추기는 상승 순환 효과를 나타내게 될 것이다.

즉 앞으로 20년간은 20세기의 지난 역사보다도 더 많은 발전이 기대된다. 그것은 다음 세기가 전쟁 없는 평화의 세기로 될 전망이 더욱 확실한 것으로 믿게 해 준다.

세계의 항공운항 산업은 부의 축적속도 보다도 더 빠른 걸음으로 성장해 갈것이 틀림없다.

항공운항산업은 또한 시장력학에 의해 다시 변혁을 겪게 될 것이다. 항공운항 회사뿐 아니라 항공기 제조업자들도 역시 심한 경쟁이 불가피하게 될 것이다. 그리고 보다 광범한 시장개방이 계속 실시될 것이기 때문 장기적인 수익성을 기대하려면 적절한 원가 절감책을 꾸



준히 강구해야 할 것이다.

엄격한 원가관리를 계속해야 하기 때문에 운항빈도, 직행로, 운임 인상의 억제, 상품이나 서비스의 특수화등 경쟁에 이길 수 있는 전략이 필요하게 될 것이다.

이러한 시장전략은 주요 시장 사이에 수요 신장의 격차에 따른 영향을 받게 되고 세계의 여러 운항 회사의 존립에 변화를 가져오는 원인이 될 것이다.

그 중에도 중형 여객기는 전세계의 항공여객수송에 차지하는 비율이 1995년의 17%에서 20년뒤에는 21%로 급증하게 될 것이다. 이런 변화는 항공기 메이커들이 제조하는 중형 여객기의 성능이나 적응력이 더욱 개량되는데 따른 것이다.

보잉사는 20년 후에도 역시 항공기 제조업계의 선두주자로 건재할 것이 틀림없다.