

김포공항, 작년 승객이용 세계 9위

작년 한해동안 김포국제공항을 이용한 국내·국제선 승객은 3천 4백 70만여명으로 전세계 공항중 9위를 차지, 공항 창설이래 처음으로 10위권안에 진입했으며 화물처리 실적도 1백38만1천5백여톤으로 9위를 기록했다.

승객증가율은 12.3%로 지난 95년(14.2%) 1위보다 한단계 낮은 2위를 기록했으며 화물 증가율은 95년의 1백21만5천9백여톤보다 12%가 늘어 5위를 차지했다.

국제공항협의회(ACI)가 12일 발표한 96년 항공통계자료에 따르면 시카고 오헌어공항이 전세계 공항중 가장 많은 6천9백13만여명의 승객을 처리했고 2~5위는 애틀랜타공항(6천3백34만여명)과 델라스 포트워스공항(5천8백3만여명), 로스앤젤레스공항(5천7백97만여명), 런던 히드로공항(5천6백3만여명)의 순이었다.

6~8위는 도쿄 하네다공항(4천6백63만여명)과 샌프란시스코공항(3천9백24만여명), 프랑크푸르트공항(3천8백76만여명)이 차지했고 김포공항에 이어 마이애미공항(3천3백50만여명)이 10위에 올랐다.

승객증가율은 올렌도공항이 13.7%로 1위에 올랐고 김포공항

에 이어 파리 샤를드골공항(12.2%)과 미니애폴리스공항(10.8%), 애틀랜타공항(9.7%)이 3~5위를 차지했다.

화물 처리실적은 미국 댐피스공항이 1백93만2천6백여톤을 처리해 1위에 올랐고 2~5위는 로스앤젤레스공항(1백71만9천5백여톤)과 마이애미공항(1백70만9천9백여톤), 뉴욕 존 에프 케네디공항(1백63만1천여톤)의 순이었다.

화물증가율은 앵커리지공항이 29.7%로 1위에 올랐고 그 다음은 미국 데이턴공항(14.9%)과 인디애나폴리스공항(14.7%), 댐피스공항(12.9%)의 순이었다.

콘티넨탈항공 보잉과 구매계약, 최소 40대규모

미국의 콘티넨탈항공은 보잉사가 최소 40대에 달하는 장거리 이중통로기에 대해 수익성이 좋은 단일 계약을 제안하던지 아니면 에어버스 인더스트리가 북미에서 A330의 고객을 확보할 위험을 감수하라는 압력을 가하고 있다.

콘티넨탈의 회장인 Gordon Bethune은, 그가 45일 이내에 아니면 그보다 빨리 어느 업체가 맥도널더글라스 DC-10-30기들을 교체할 지를 결정하고 싶다고 말했다.

동 항공사는 40억 달러로 추산

되는 항공기 구성 결정을 올해 말까지 내리기로 했었다. 그러나 최근 콘티넨탈은 브라질의 리오 데자네이로와 상파울로 및 모스크바의 취항 허가를 따냈다. 이러한 항로를 운항하게 됨으로써 장거리 항공기가 추가로 필요하게 된 것이다.

Bethune은 Aviation Week & Space Technologies와의 인터뷰에서 'DC-10은 훌륭한 항공기이나 5년 후가 되면 우리는 이 항공기를 40대나 필요로 하지는 않을 것이다' 라고 말했다.

Bethune은 그가 보잉사에 콘티넨탈의 주문에 대한 두 개의 입찰서를 제시하도록 요구했다고 말했다. 하나는 40대의 항공기에 대한 의례적인 주문에 대한 것이며, 다른 하나는 이미 보잉사가 지난 5개월간 아메리칸항공 및 델타항공과 타결한 거래와 같이 보잉사가 동 항공사의 장기 단독 항공기 공급자가 되었을 때의 거래 조건이다.

논리적으로 생각해볼 때, 후자에는 콘티넨탈이 현재와 앞으로의 보잉기 주문에 있어서 가격과 인도 조건상에 특혜를 받는다는 계약 조건이 포함될 것이다. 96년 말에 동 사는 127대의 보잉 항공기를 주문했으며 이 계약은 총 43억 달러 상당의 737, 757, 767기에 대한 주문이다.

벨류젯, 적자 지속될 전망

벨류젯(ValuJet)항공의 간부들은 비용상승과 경쟁 심화로 인해 동 항공사가 최소한 올 해 상반기 동안 적자를 면치 못할 것으로 예측하고 있다.

애틀랜타에 본사를 둔 동 항공사의 재정 담당 고문은 빨라야 3/4분기중에 우리가 흑자로 돌아설 수 있는 최초의 기회가 될 것 이다라고 말하며 우리는 그것이 가능케 하기 위해 무척 노력하고 있다고 덧붙였다.

지난번의 추락사고후 한달 만에

FAA는 여러 가지 안전상의 문제를 들어 영업을 중지시켰다가 3개월 반만에 다시 운항을 허가했다. 그러나 운항의 확대는 FAA의 검사관이 사전에 승인한 항공기와 항로만으로 제한시켰다.

이러한 FAA의 조치는 벨류젯이 추락사고와 영업정지에서 다시 회복하고자 하는 노력을 방해해왔다. 동 사는 41대의 DC-9를 보유하고 있는데 FAA는 그중 단지 25대의 운항만을 허가했다.

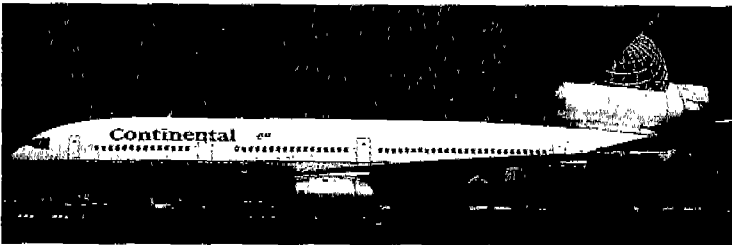
또한 이러한 FAA의 금지조항은 동 항공사가 더욱 엄격해진 훈련, 정비, 기록 보관 요구기준

을 준수하게 함으로써 운영비용의 증가를 가져왔다.

벨류젯은 제한된 운항편수를 가지고 운항준수에 대한 신뢰도를 증가시키면서 FAA의 허가를 통해 운항을 늘려나가는데 총력을 다하고 있다. 현재 사용되고 있는 25대의 DC-9는 21개 도시에 취항하고 있다.

항공사의 간부들은 높아진 비용을 감안할 때 손익을 맞추기 위해서는 30대의 항공기를 운항할 필요가 있다고 보고 있다. 동 항공사는 여전히 99년에 새로운 맥도널더글라스 MD-95를 인도받을 계획이며 이를 위해 올해 700만 달러의 대금을 지불할 것이다.

벨류젯은 이 신형 항공기에 대한 첫 고객으로 50대의 확정 주문과 50대의 옵션을 가지고 있다.



DC-10을 교체하고자하는 콘티넨탈의 간부들은 A330-200의 호환성에 자극을 받고 있다

기다립니다

월간 항공우주
항공우주산업 발전은
정보전달과 우리의
제시하기 위해 발간
정부의 산업정책
기업에 등
도움이 될만한 의견이 있으시면
편집자에게(전화 761-1104 이창훈)
보내주십시오.
채택된 원고는 소정의
원고료를 드립니다

정기구독안내

본 항공우주
항공우주산업에 대한
대중적 이해의 확산을
원하는 분
우월한
구독자는 본 한국항공우주산업진흥협회로
신청해 주십시오.
1년간 구독료는 12,000원입니다
담당: 김 미 정
■ 전화 761-1101
■ FAX 761-1175