

Aviation Market Trend & Analysis

# 항공시장동향

제 116 호 (2022. 3)



## Ⅲ. 항공 이슈 분석

1. 주요국가 항공산업 동향 / 83
2. 국내외 관광 및 항공여행 트렌드 분석 / 88
3. IATA 주간 경제 차트 분석('22.2월) / 92





### Ⅲ 항공 이슈 분석

## 1. 주요국가 항공산업 동향

### 1.1 터키

- '21년 터키의 항공여객은 약 1억 2,839만 명으로 전년 대비 57.3% 증가했고, 항공화물은 336만 톤으로 전년 대비 34.9% 증가
  - '19년 대비 여객 -38.4%, 화물 -17.9%로 양호한 회복세를 보임

〈표 III-1〉 '19~'21년 터키 항공운송실적

(단위: 편, 명, 톤, %)

구 분		1~12월				
		'19년	'20년	'21년	21/20 증감	21/19 증감
운항 (편)	국 내	839,894	572,994	741,331	29.4	-11.7
	국 제	716,523	280,756	464,624	65.5	-35.2
	합 계	1,556,417	853,750	1,205,955	41.3	-22.5
여객 (명)	국 내	99,946,572	49,740,303	68,711,173	38.1	-31.3
	국 제	108,427,124	31,875,837	59,676,396	87.2	-45.0
	합 계	208,373,696	81,616,140	128,387,569	57.3	-38.4
화물 (톤)	국 내	833,768	500,551	699,592	39.8	-16.1
	국 제	3,256,399	1,989,970	2,659,177	33.6	-18.3
	합 계	4,090,167	2,490,521	3,358,769	34.9	-17.9

\* 출처: 터키 항공청(DHMI)

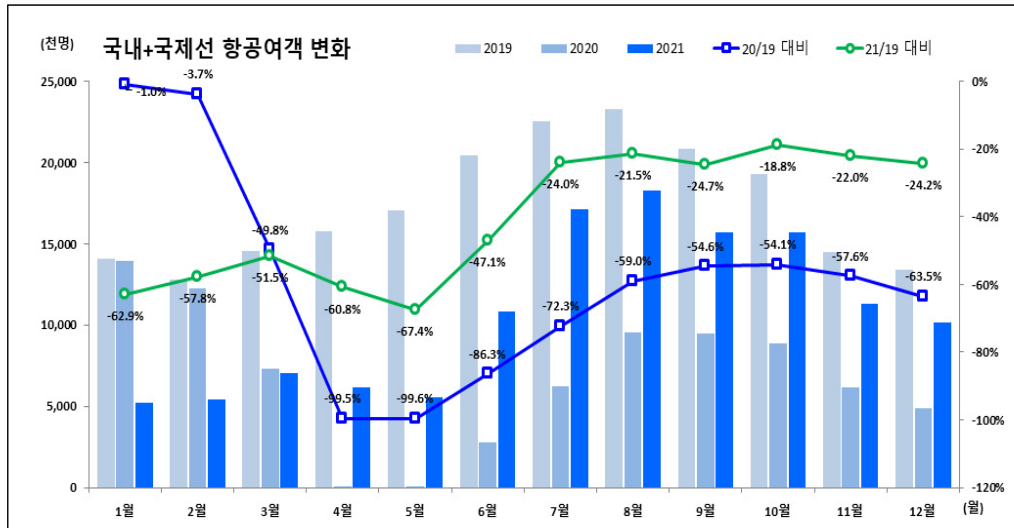
- '20.4~5월 항공여객은 최저점을 기록한 후 안정적인 회복세를 보여줌
  - '21.7월 코로나19 이전 대비 -20%에 진입하며 19년 항공여객실적의 80% 가까이 회복

〈표 III-2〉 터키 '19~'21년 월별 항공운송실적(국내선+국제선)

(단위: 천명, %)

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2019	14,088	12,763	14,530	15,778	17,048	20,421	22,503	23,247	20,835	19,306	14,485	13,370
2020	13,954	12,286	7,299	78	71	2,793	6,234	9,540	9,468	8,868	6,142	4,882
2021	5,224	5,391	7,052	6,183	5,560	10,807	17,114	18,253	15,695	15,682	11,296	10,132
'20/'19대비	-1.0	-3.7	-49.8	-99.5	-99.6	-86.3	-72.3	-59.0	-54.6	-54.1	-57.6	-63.5
'21/'19대비	-62.9	-57.8	-51.5	-60.8	-67.4	-47.1	-24.0	-21.5	-24.7	-18.8	-22.0	-24.2

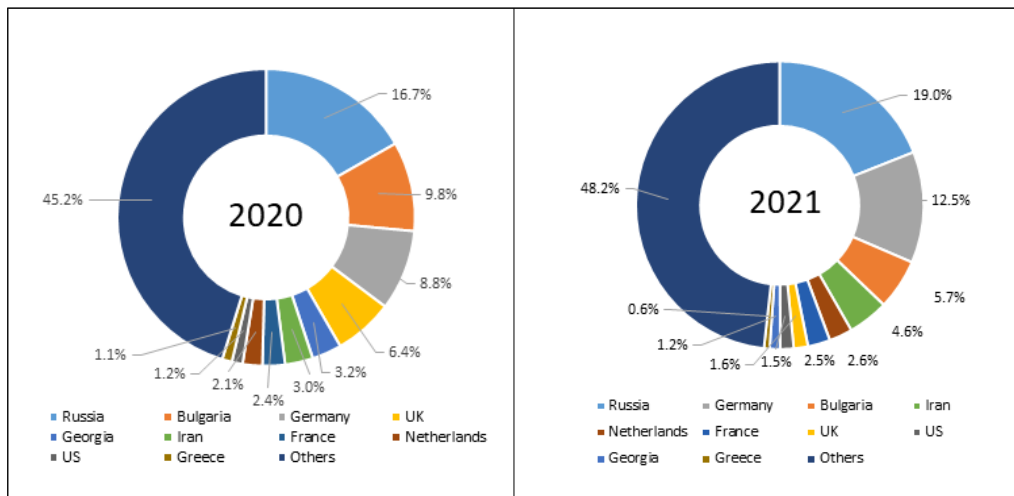
\* 출처: 터키 항공청(DHMI)



\* 출처: 터키 항공청(DHMI)

[그림 III-1] '19~'21년 월별 터키 여객운송실적(국내선+국제선)

- '21년 터키에 가장 많이 방문한 국가는 러시아, 독일, 불가리아 순으로 상위 3개국일 전체의 37.2% 차지
  - 전년 대비 상위 10권을 기록한 국가의 변동은 없으나, 러시아(1위) 및 그리스(10위)를 제외한 모든 국가의 순위는 소폭 변동



\* 출처: CAPA, Turkey Ministry of Culture and Tourism

[그림 III-2] '20~'21년 터키 방문객 변화 추이



- 지난 '21.2~4분기 터키 주요 공항의 여객운송실적은 코로나19 이전 대비 두자릿수의 회복률을 보이며 코로나19로부터 일상으로의 회복이 얼마 남지 않음을 시사
  - 화물운송실적은 여객운송실적 대비 더욱 빠른 회복세를 보임

<표 III-3> 터키 주요 공항 분기별 여객운송실적

(단위: 천명, %)

구 분	2분기			3분기			4분기			
	'19년	'21년	증감률	'19년	'21년	증감률	'19년	'21년	증감률	
이스탄불 신공항 (IST)	국내	3,905	1,963	-49.7	4,509	4,071	-9.7	3,967	3,112	-21.5
	국제	11,599	4,711	-59.4	14,876	8,765	-41.1	12,835	9,012	-29.8
	합계	15,504	6,674	-57.0	19,385	12,836	-33.8	16,802	12,125	-27.8
사비하 픽체공항 (SAW)	국내	5,343	3,181	-40.5	5,831	5,760	-1.2	5,214	4,165	-20.1
	국제	3,381	1,456	-56.9	4,098	3,009	-26.6	3,617	3,188	-11.9
	합계	8,723	4,637	-46.8	9,929	8,768	-11.7	8,831	7,353	-16.7
안탈리아 공항 (AYT)	국내	1,745	924	-47.0	1,939	1,844	-4.9	1,658	1,412	-14.8
	국제	8,919	2,129	-76.1	13,917	10,207	-26.7	4,723	4,344	-8.0
	합계	10,664	3,053	-71.4	15,855	12,051	-24.0	6,381	5,757	-9.8

\* 출처: 터키 항공청(DHMI)

<표 III-4> 터키 주요 공항 분기별 화물운송실적

(단위: 톤, %)

구 분	2분기			3분기			4분기			
	'19년	'21년	증감률	'19년	'21년	증감률	'19년	'21년	증감률	
이스탄불 신공항 (IST)	국내	39,586	28,223	-28.7	59,529	52,937	-11.1	40,188	40,707	1.3
	국제	394,753	288,541	-26.9	496,135	397,807	-19.8	459,399	401,129	-12.7
	합계	434,339	316,763	-27.1	555,665	450,744	-18.9	499,587	441,836	-11.6
사비하 픽체공항 (SAW)	국내	36,246	26,020	-28.2	47,564	51,762	8.8	33,833	36,602	8.2
	국제	55,960	29,906	-46.6	69,520	49,555	-28.7	59,706	49,169	-17.6
	합계	92,207	55,926	-39.3	117,085	101,317	-13.5	93,539	85,771	-8.3
안탈리아 공항 (AYT)	국내	14,728	9,465	-35.7	18,874	19,412	2.9	14,269	13,430	-5.9
	국제	112,297	26,243	-76.6	169,695	120,065	-29.2	63,763	55,398	-13.1
	합계	127,025	35,708	-71.9	188,568	139,477	-26.0	78,032	68,828	-11.8

\* 출처: 터키 항공청(DHMI)

- '21.2~3분기 주요 항공사의 국내선 및 국제선 항공여객수요 모두 개선되는 양상
  - 다만, 21년 말 코로나19의 재확산으로 회복세는 잠시 정체

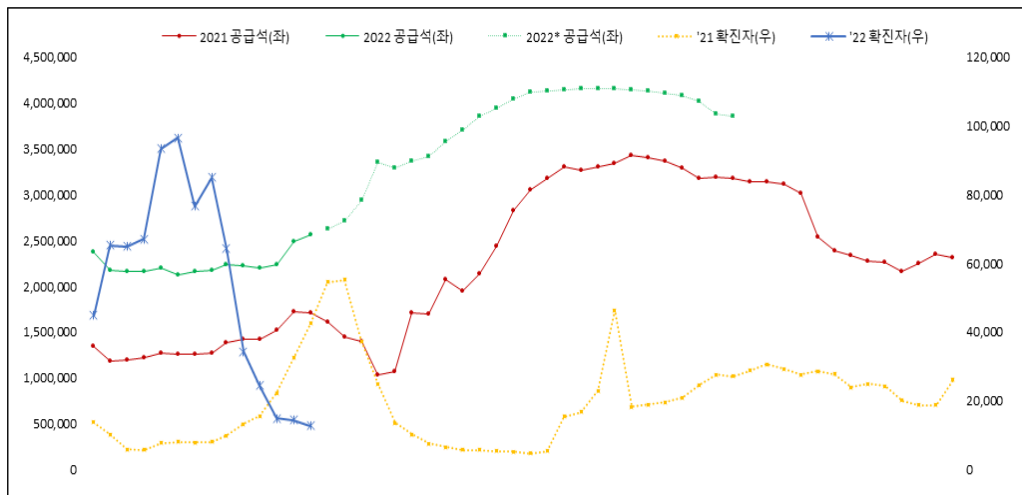
〈표 III-5〉 터키 주요 항공사 분기별 여객운송실적

(단위: 천명, %)

구분		2분기			3분기			4분기		
		'19년	'21년	증감률	'19년	'21년	증감률	'19년	'21년	증감률
터키항공그룹**	국내	10,606	4,356	-58.9	13,005	8,842	-32.0	10,845	8,037	-25.9
	국제	7,768	3,809	-51.0	8,299	7,568	-8.8	7,021	5,660	-19.4
	합계	18,374	8,165	-55.6	21,304	16,410	-23.0	17,866	13,697	-23.3
페가수스항공	국내	3,700	2,430	-34.3	4,120	4,140	0.5	3,980	3,010	-24.4
	국제	3,390	1,230	-63.7	4,120	3,100	-24.8	3,390	2,840	-16.2
	합계	7,090	3,660	-48.4	8,240	7,240	-12.1	7,370	5,850	-20.6

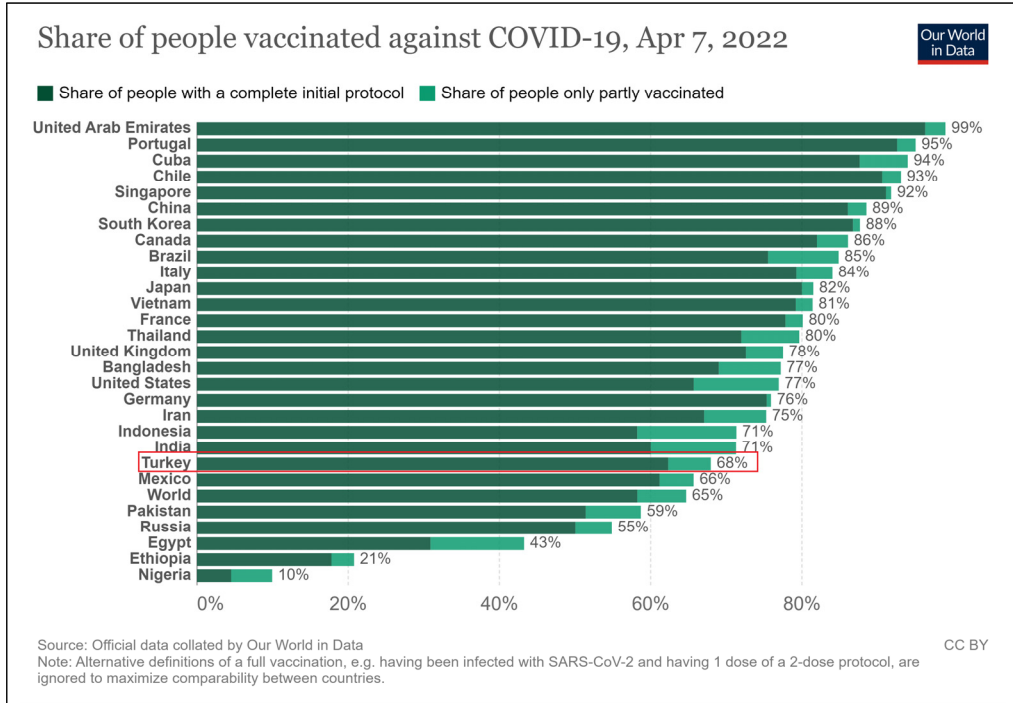
\* 출처: 각 항공사(그룹) 리포트 / \*\* 터키항공그룹: 터키항공, 선익스프레스, 아나톨루제트

- '22년 터키의 공급석은 전년 대비 지속적으로 증가하고 있음
- '21년 말부터 코로나19 확진자가 급증했으나, 공급석 회복에는 큰 영향을 미치지 못함



\* 출처: CAPA

[그림 III-3] '21~'22년 터키 주차별 공급석(국내선+국제선) 및 확진자 변화 추이



\* 출처: Our World in Data

[그림 III-4] 전 세계 주요국 전체 인구 대비 백신 접종자 비중

## 2. 국내외 관광 및 항공여행 트렌드 분석

- '22년 2월 항공 여객 운송업 생산지수는 전년 동월 대비 79.0% 증가했고, 육상 여객 운송업(1.8%)도 소폭 상승
  - 일반·생활 숙박시설 운영업(23.4%), 여행사업(11.9%), 유원지 및 테마파크 운영업(36.7%) 등 기저효과 및 엔데믹에 대한 기대감이 높아지며 상승세

〈표 III-6〉 항공·관광 관련 서비스업 생산지수

(2015년 = 100, (%))

구분	2021~2022년					
	'21.9월	10월	11월	12월	'22.1월 <sup>P</sup>	2월 <sup>P</sup>
항공 여객 운송업	24.0(36.4)	30.7(49.8)	34.8(73.1)	30.7(61.6)	29.4(98.6)	28.1(79.0)
육상 여객 운송업	74.0(1.9)	78.3(-2.5)	81.6(3.0)	82.3(10.2)	77.0(10.8)	68.7(1.8)
일반·생활 숙박시설 운영업	74.9(24.8)	88.8(11.3)	90.6(15.3)	92.3(50.1)	76.7(44.4)	71.7(23.4)
여행 사업	14.5(9.0)	19.4(36.6)	25.1(34.2)	27.4(55.7)	17.7(52.6)	16.9(11.9)
유원지 및 테마파크 운영업	60.0(26.6)	68.6(19.9)	73.0(28.7)	76.6(61.6)	79.9(81.6)	70.0(36.7)

\* 불변지수, (%) 전년 동월 대비 증감률. P는 잠정치 / 출처: 통계청

- '21.10~12월 우리나라 관광 수입액은 전년 동기 대비 19.6% 증가한 27억 3백만 달러 기록
  - 우리 국민 해외관광 지출액은 전년 동기 대비 12.2% 증가한 36억 7천만 달러 기록

〈표 III-7〉 관광수입 및 지출

(단위: 1,000달러, (%))

구분	10~12월 실적		
	'20.10~12월	'21.10~12월	증감률
관광수입	2,260,100	2,703,500	19.6
관광지출	3,266,400	3,666,200	12.2
관광수지	-1,006,300	-962,700	-4.3

\* 국제 여객운임 미포함 / 출처: 한국은행



- '21년 4분기 관광산업의 업황은 77.5(BSI<sup>1)</sup>)으로 '21년 2분기 이후의 하락세가 지속되고 있음
  - 전 분기 대비 2.1%p 하락하며 부진세가 심화되었고, 전반적으로 대부분 부문의 실적BSI가 하락하였고 상품단가를 제외한 모든 부문의 실적BSI가 기준치(100)에 미치지 못하며 부진한 상황임

〈표 Ⅲ-8〉 관광산업의 부문별 현황 BSI

구 분	21년 3분기	21년 4분기	증감(p)	구 분	21년 3분기	21년 4분기	증감(p)
매출규모	78.5	71.2	-7.4	채산성	81.5	80.4	-1.1
투자규모	94.5	90.6	-3.8	자금사정	75.1	76.9	1.9
고용사정	89.5	78.5	-11.0	상품단가	101.0	101.5	0.6

\* 출처: 「2021년 문화체육관광 기업경기 동향조사(4분기)」 83페이지

- '21년 4분기 관광산업 중 “여행사 및 관광운수업”의 업황은 72.7로 전분기(74.7) 대비 2.1p 하락하며 체감 경기 부진세가 지속되고 있고, 특히 투자규모의 하락폭이 상대적으로 큼. '22년 1분기 전망은 74.3으로 전 분기 대비 17.3p 하락이 예상되며, 여전히 경기 자체가 어려울 것으로 전망됨
  - 자금사정의 전망 BSI는 기준치(100)를 크게 하회하여 실적 부진이 예상됨

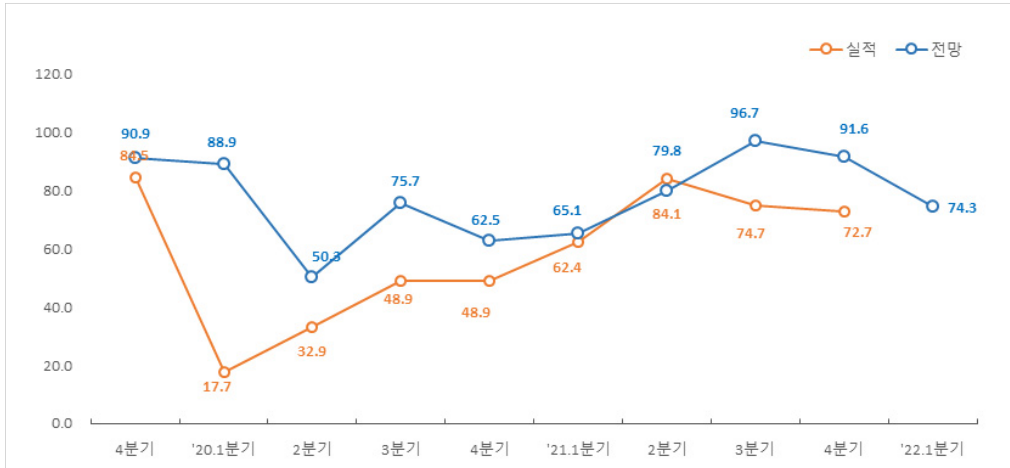
〈표 Ⅲ-9〉 여행사 및 관광운수업 업황 및 부문별 BSI

구 분		20.4분기	21.1분기	21.2분기	21.3분기	21.4분기	22.1분기	전분기 대비 증감(p)
경기실적	실적	48.9	62.4	84.1	74.7	72.7	-	-2.1
	전망	62.5	65.1	79.8	96.7	91.6	74.3	-17.3
매출규모	실적	48.2	58.4	85.2	74.4	75.0	-	0.6
	전망	63.8	62.1	84.6	96.0	90.8	76.6	-14.3
투자규모	실적	68.8	71.6	89.3	93.2	85.6	-	-7.6
	전망	75.6	68.8	81.3	95.2	94.9	83.3	-11.6
고용사정	실적	70.6	71.9	84.7	87.8	84.3	-	-3.5
	전망	78.6	78.8	83.0	93.5	92.8	85.1	-7.7
채산성	실적	54.3	62.4	86.9	79.9	78.8	-	-1.1
	전망	62.9	62.5	79.2	89.5	87.5	76.0	-11.5
자금사정	실적	46.6	51.3	73.8	68.2	63.2	-	-5.0
	전망	55.9	55.1	70.1	74.3	75.4	64.9	-10.5
상품단가	실적	84.8	86.2	91.9	93.8	97.3	-	3.5
	전망	86.4	85.7	94.1	97.6	93.8	97.9	4.1

\* 출처: 「2021년 문화체육관광 기업경기 동향조사(4분기)」 89페이지

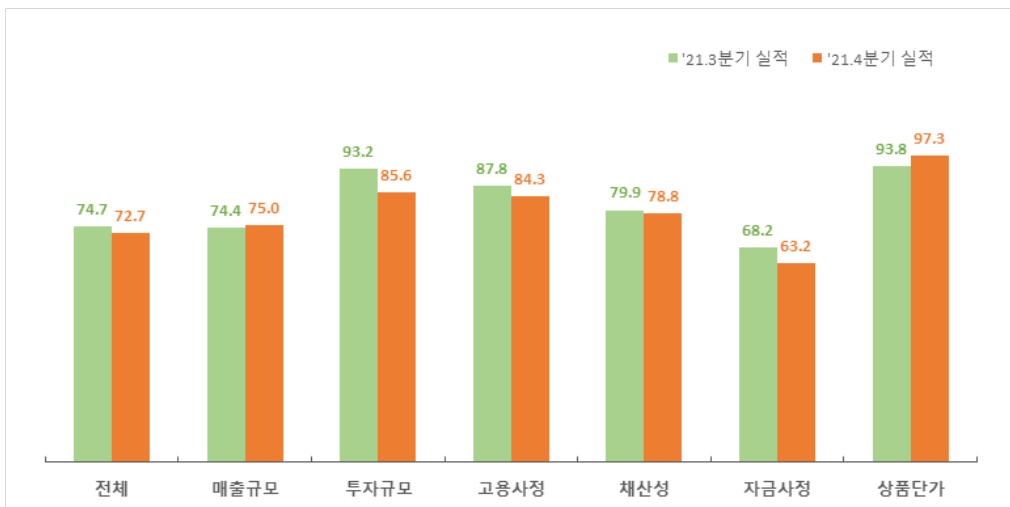
1) BSI(기업경기실사지수): 기업가들이 체감하는 경기 동향 및 전망을 조사하여 지수화한 것





\* 출처: 「2021년 문화체육관광 기업경기 동향조사(3분기)」 90페이지

[그림 III-5] 여행사 및 관광운수업의 업황 BSI 추이



\* 출처: 「2021년 문화체육관광 기업경기 동향조사(4분기)」 90페이지

[그림 III-6] 여행사 및 관광운수업의 업황 BSI 현황

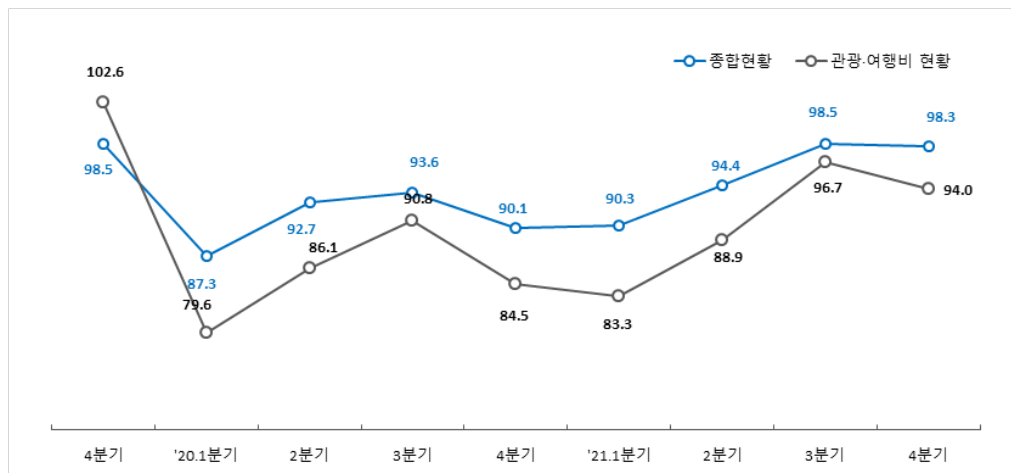


- '21년 4분기 소비자들의 관광·여행비 현황은 94.0(CSI<sup>2)</sup>)로 전 분기 대비 2.7p 하락했고, '22년 1분기 전망은 98.4로서 전 분기 대비 1.3p 하락 예상
  - 관광·여행비 현황 CSI는 지난 분기 대비 하락했으며, 기준치(100) 미만의 수준을 보임에 따라 소비지출이 감소함

<표 Ⅲ-10> 관광·여행비(국내+해외여행비) CSI 현황 및 전망

구 분	20.4분기	21.1분기	21.2분기	21.3분기	21.4분기	22.1분기	전분기 대비 증감(p)
소비지출현황	84.5	83.3	88.9	96.7	94.0	-	-2.7
소비지출전망	94.3	91.4	94.0	104.0	99.7	98.4	-1.3

\* 출처: 「2021년 문화체육관광 소비자 동향조사(4분기)」 35페이지



\* 출처: 「2021년 문화체육관광 소비자 동향조사(4분기)」 35페이지

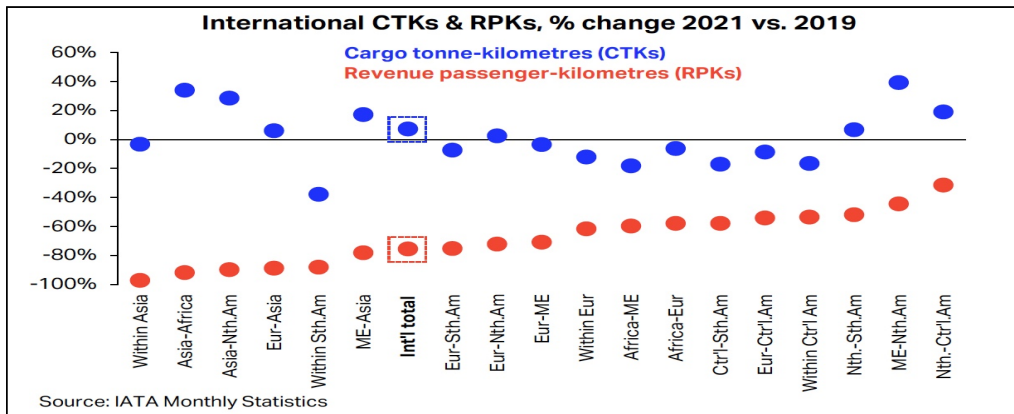
[그림 Ⅲ-7] 관광·여행비 CSI 현황

2) CSI(소비자동향지수): 소비자의 경제에 대한 인식과 향후 소비지출전망 등을 조사하여 지수화한 것

### 3. IATA 주간 경제 차트 분석('22.2월)

#### 3.1 2019년 대비 노선별 큰 격차를 보인 여객 및 화물시장<sup>3)</sup>

- 2021년 주요 여객 및 화물노선의 운송량 추이 비교
  - 화물실적 대비 여객실적의 회복속도는 현저히 느리고, 또한 노선별로 그 차이가 큼
- 작년 한해 가장 큰 감소량을 보인 아시아 여객운송시장
  - 아시아 역내 노선이 가장 악화되었으며(2019년 대비 -97.0%), 그 뒤를 이어 아시아-아프리카 노선이 저조한 성적을 기록(-92.0%)
  - 해당 지역의 회복 부진은 국경 개방의 위험성에 대한 아시아 지역 국가들의 높은 거부감이 가장 큰 원인으로 지목된 반면 관광산업에 대한 중요도가 높은 북미-중미 노선과 같은 경우 여행제한 조치가 비교적 낮아 지역 간 노선 실적이 빠르게 회복
- 국제선 화물시장 역시 지역별 회복력 격차가 큼
  - 중동-북미, 아시아-아프리카, 아시아-북미 간 노선이 2019년 대비 29-39%의 빠른 성장을 보인 반면, 남미 지역 내 노선은 두 자릿수의 마이너스 성장을 기록(-38.0%)
  - 광폭동체 항공기 운항 감소에 따라 여객기 하부 화물 공급력에만 의존하는 시장들에 비해 화물기 운영이 가능한 시장은 일반적으로 나은 성과를 보이는 중
- 2022년 항공화물시장의 전망은 해상운송 혼잡과 하부 화물공급력 회복으로 인해 긍정적
  - 여객시장 또한 지난 달 WHO의 일부 국가를 대상으로 여행제한조치완화를 권고함에 따라 오미크론 변이 전파에도 불구하고 국제선 RPK는 크게 반등할 전망



자료: IATA Economics

[그림 III-8] 노선별 여객 및 화물시장 CTK, RPK 변화 추이

3) IATA, "Diverse outcomes in passenger and cargo traffic in 2021"



### 3.2 새해 연간 항공시장 전망에 대한 항공사들의 입장은 긍정적<sup>4)</sup>

- 2022년 사업신뢰도조사에서 항공사 CFO 및 화물운송 총괄책임자들을 대상으로 향후 산업의 재정 및 운영 관련 성장력에 대한 설문조사를 실시
  - 기준치를 적용한 지수는 0~100으로, 100에 가까울수록 개선과 성장을 의미
- 대부분의 응답자들이 향후 시장에 대하여 긍정적으로 전망
  - 여객 수요와 고용시장에 대해 10월 이후 긍정적인 미래를 예상하는 응답 성향이 강해졌으며, 많은 항공사들이 여행제한조치 완화가 여객수요를 끌어올리며, 고용 또한 증가할 것으로 기대
  - 반면 화물 수요 전망에 대한 긍정적인 시선은 소폭 감소하였는데, 오미크론 변이로 인한 항공사들의 화물운송 지연, 높아진 제트유가 등으로 수익성에 영향이 미칠 우려가 반영
  - 항공 화물운송량은 가장 높은 성장률을 기록했던 2021년 수준을 유지하기 힘들 것으로 전망
- 항공사들의 수익률에 대한 긍정적인 전망 감소
  - 향후 여객 수익률의 증감 가능성에 대한 응답자들의 신뢰지수는 지난 10월 조사결과인 65에서 52로 하락, 이는 수익률이 소폭 증가하거나 큰 변화가 없는 영역에 위치
  - 화물 수익률에 대한 전망 또한 항공기 하부 화물공급력이 부족함에 따라 해당 지수는 44까지 줄어들며 수익률 감소를 전망하는 영역에 위치

Business confidence survey - forward-looking weighted score													
View on the next 12 months:	Jan 2019	Apr 2019	Jul 2019	Oct 2019	Jan 2020	Apr 2020	Jul 2020	Oct 2020	Jan 2021	Apr 2021	Jul 2021	Oct 2021	Jan 2022
Profitability	62	57	51	61	68	7	37	48	67	62	85	85	76
Passenger demand	89	84	80	88	88	15	54	58	76	81	94	94	95
Cargo demand	76	71	53	54	69	37	57	60	72	69	86	85	79
Passenger yields	50	54	67	69	69	20	31	43	44	61	67	65	52
Cargo yields	48	59	42	47	50	38	26	54	52	52	59	48	44
Employment	74	71	74	59	62	12	32	31	50	58	65	71	78

>50 increase/improvement   
 50=no-change   
 <50 decrease/deterioration

**Weighted score methodology:** share of positive responses multiplied by 100, share of 'no change' responses multiplied by 50, share of negative responses multiplied by 0

Source: IATA Business Confidence Survey

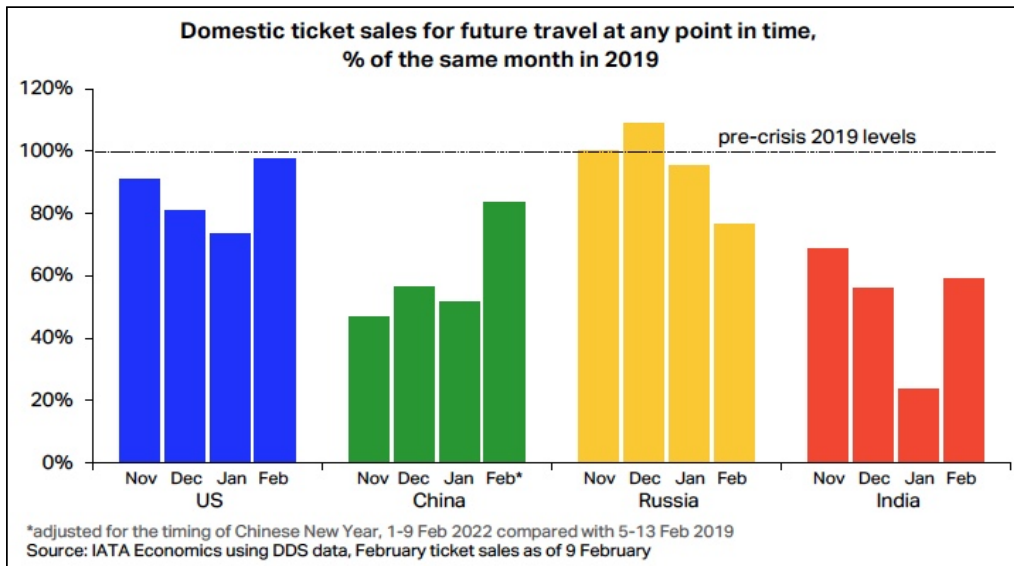
자료: IATA Business Confidence Survey

[그림 Ⅲ-9] 분야별 전망에 대한 사업자 신뢰지수 추이

4) IATA, "Airlines are optimistic about the year ahead, but challenges remain"

### 3.3 긍정적 전망을 뒷받침하는 대규모 국내선 시장의 항공권 판매량<sup>5)</sup>

- 코로나19 발생 이후 미국, 중국, 러시아, 인도의 국내선 여객 운송량은 급격히 증가
  - 이는 항공시장이 오미크론 변이에 대한 영향에서 빠르게 회복하는데 도움을 줄 것
- '21.11월~'22.2월까지 해당 국내선 시장의 2019년 대비 항공권 예약현황에서 2월 4개 국가의 예약률이 크게 증가
  - 수요 급감, 공급력 및 인력부족 등으로 1월까지 오미크론의 영향을 받았던 국내선 시장은 다시 반등하며 미국은 2월 2019년의 98% 수준까지 회복
  - 중국의 국내선 시장은 지역별 확산방지와 안전한 동계올림픽 개최를 위한 엄중한 여행제한조치로 인해 예약률이 크게 감소하였으나, 2월 춘절의 영향으로 2019년의 84% 수준까지 반등
- 러시아의 국내선 시장은 2월 가장 낮은 항공권 판매 증감률을 기록
  - 이는 국가별 오미크론 변이 확산시점이 상이한 것이 원인으로, 미국과 인도는 1월부터 확진자 수가 감소하였으나, 러시아는 동시기 바이러스 확산이 급격히 진행
- 대규모 국내선 시장의 예약률 반등으로 인해 항공여객시장은 긍정적인 영향을 받을 것이나, 중국 춘절기간 이후의 추이에 대해서는 여전히 불분명



자료: IATA Economics

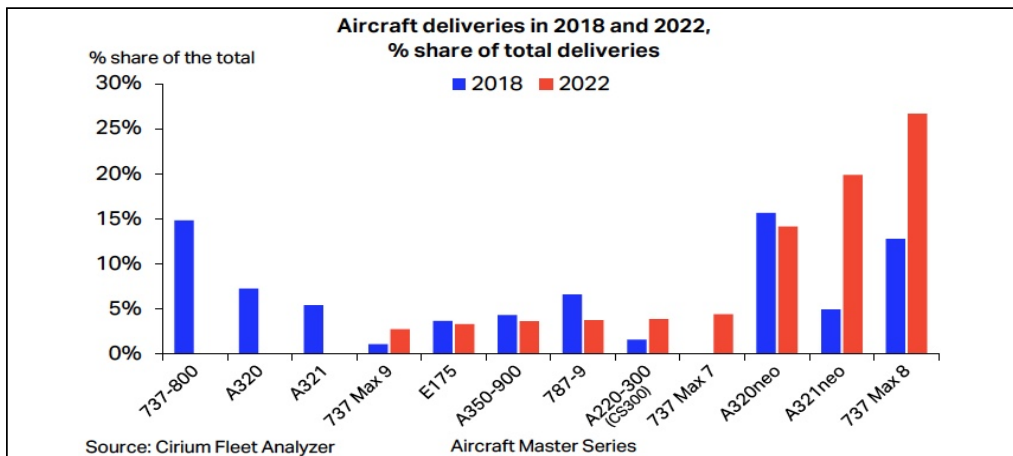
[그림 III-10] 대규모 국내선시장의 항공권 판매량 추이

5) IATA, "Domestic ticket sales lend support to cautious optimism"



### 3.4 기종 재구성을 통한 이산화탄소 배출 감축<sup>6)</sup>

- 코로나 사태로 인해 항공사들은 대부분의 항공기들을 지상에 주기하고 노후 및 운영효율이 낮은 항공기들을 퇴역시키며 신규항공기 인도 또한 중단하거나 취소를 진행
  - 2019년 1,400대였던 신규 항공기 인도량은 2020년 800대로 감소하였으며, 여객시장이 회복됨에 따라 2022년 인도량은 약 1,550대가 될 것으로 추정
  - 항공사들이 주문한 항공기들은 이산화탄소 배출량 감소에 큰 몫을 할 것으로 전망
- 아래 그래프는 2022년 전체 인도량의 83%를 차지하는 9개의 기종을 비교
  - 해당 기종들은 2018년 전체 인도량의 78%를 차지하였으며 좌측부터 연료 효율성이 높아지는 순서로 정렬
  - 이를 통해 항공사들이 배기가스 감소에 주력하고 있음을 알 수 있으며, 보잉 737 Max 8의 전 세계 인도량은 2018년의 2배를 기록
- 각 기종은 대체되는 기종보다 1킬로미터 당 약 15-20% 낮은 연료를 소모
  - 이는 높은 엔진 연료효율성, 공기역학적 구조개선 및 경량소재 도입 등으로 크게 개선되었으며 50년 전에 비해 현대 항공기들의 연료 효율성은 80% 증가, 2019년 여객 당 연료소모량은 1990년 대비 55% 감소
- IATA는 2050년까지 이산화탄소 제로를 목표
  - 현재 약 1% 정도만 이용중인 SAF(Sustainable Aviation Fuel)의 이용 증가로 해당 부문은 IATA의 탈탄소화 목표의 최대 65%까지 기여할 것으로 예상



자료: Cirium Fleet Analyzer

[그림 III-11] 2022년 기종별 인도량 점유율 추이(vs.2018)

6) IATA, "Re-fleeting helps reduce CO2 emissions"