

Aviation Market Trend & Analysis

항공시장동향

제 118 호 (2022. 5)



Ⅲ. 항공 이슈 분석

1. CAPA 항공산업 분석 리포트 / 83

2. IATA 주간 경제 차트 분석('22.4월) / 86



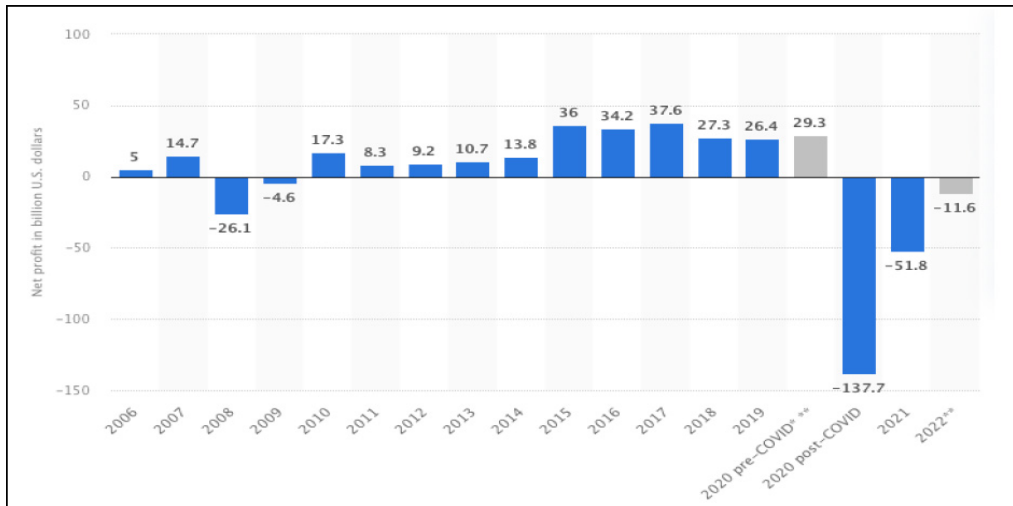


Ⅲ 항공 이슈 분석

1. CAPA 항공산업 분석 리포트

1.1 유가 상승이 항공수요회복에 미치는 영향¹⁾

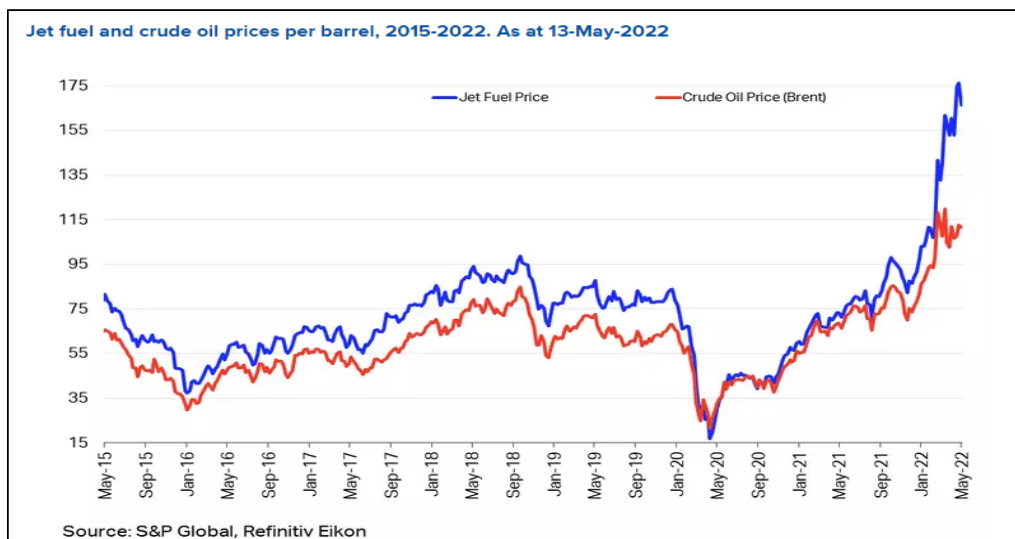
- 제트유가는 '21.5월 대비 약 100달러 가까이 인상
 - 높아진 유가로 올 한해 항공사가 부담해야하는 유류비는 최소 500억 달러에서 최대 1,000억 달러로 추산되고, 이는 항공업계 역대 최고 수익인 380억 달러보다 높은 수준
- 배럴 당 175달러에 달하는 제트유 가격으로 인해 항공사는 큰 위기에 직면
 - 제트유 비용은 항공사의 가장 큰 비중을 차지하는 비용 중 하나로 전체 비용의 약 20%~40%를 차지(배럴 당 60~70달러 기준)
 - 뛰어난 수익성을 보이지 않는 항공산업은 2017년 최고 수익으로 380억 달러를 기록했으나, 이는 미국 국내선 시장의 수익이 대부분을 차지했고, 미국을 제외한 전 세계 항공사 연간 최대 수익은 200억 달러 수준
 - 지난 2년간 항공산업의 총 손실액은 2,000억 달러에 육박



[그림 III-1] 항공업계 수익(2006~2015)

1) CAPA “Jet fuel prices spoil the airline party as demand returns - slowly”

- 일부 항공사들은 유가 및 환율 헷지(hedge)를 통해 고정된 가격의 연료비를 지불
 - 다만, 코로나 이전 대부분의 항공사들이 연료 헷지의 중요성을 인지하지 못했으며, 또한 이러한 고유가 사태가 벌어질 것을 예상을 하지 못함
 - 유가 상승이 시작되기 전인 올해 1월 말, 골드만 삭스는 2022년 3분기에 제트유가와 연관성이 높은 석유 가격이 배럴 당 100달러를 넘을 것으로 시사
 - 연료 헷지를 통해 구매하지 않은 항공사들은 이번 유가 상승으로 인해 큰 타격을 입을
- 최근까지 원유 가격과 비슷한 추이를 보이는 제트유가
 - 원유에서 제트유를 추출함에 따라, 제트유 가격은 원유 가격과 비슷한 양상을 보임
 - 대부분의 정제유는 휘발유, 디젤로 증류되고 나머지를 제트유로 활용하는데 비행기 운항이 적은 현재는 그보다 더 적게 증류되고 있음
 - 최근 복합적인 외부요인으로 원유 가격이 배럴 당 100 달러까지 치솟았고, 제트유 가격은 이보다 70달러 높은 170달러 수준을 보임



[그림 III-2] 배럴당 제트유 및 원유 가격 추이

- 제트유 가격이 상대적으로 높은 이유는 최근 코로나 바이러스에 대한 위협이 줄어들에 따라 외부활동이 늘어나며 휘발유에 대한 수요가 급증했으나, 코로나의 영향으로 인해 줄어든 석유 정유소 수와 공급력, 러시아의 우크라이나 침범에서 비롯된 경제 제재 등으로 인해 많은 국가에서 정유 재고가 부족
- 또한 이번 고유가 사태는 항공산업이 회복됨에 따라 제트유 수요가 빠르게 증가한 것도 원인 중 하나로 여겨짐

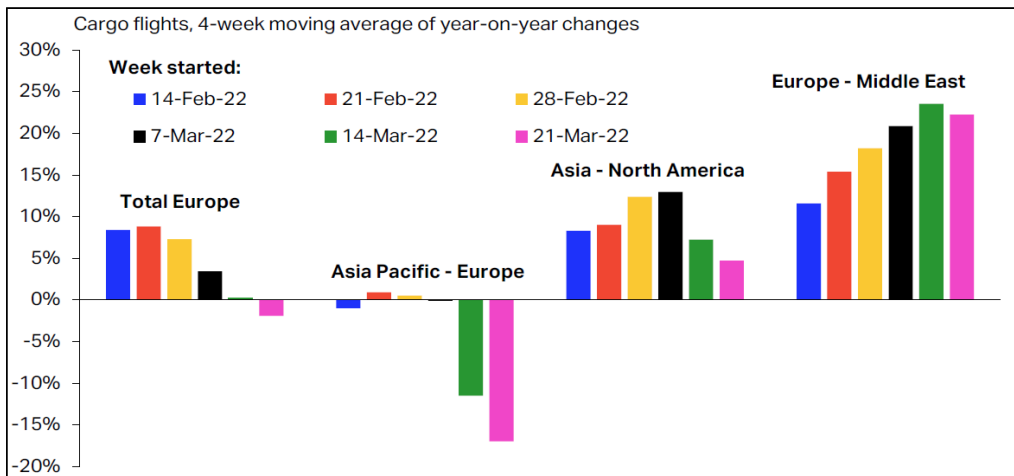


- 현재 공급과 항공사들의 제트유 수요 간 불균형으로 인해 높은 가격이 책정되었지만, 항공사들은 운영을 위해 제트유를 구입해야함
- 호황을 맞은 주요 정유업체
 - 반면, 팬데믹 시기 침체를 겪었던 대규모 정유업체들은 이보다 더 좋을 수 없는 상황이 되었는데, 한 예로, 주요 정유업체 중 한 곳인 마라톤 페트롤리엄(Marathon Petroleum)의 주가는 전년 대비 59% 상승
- 델타항공은 과거 정유공장 매입에 대한 혜택을 누릴 전망
 - 지역 정부의 대규모 지원으로 델타 항공은 필라델피아에 위치한 트레이너(Trainer) 정유공장을 2012년에 매입했고, 투입비용 중 상당 부분을 통제할 수 있을 것이라고 주장
 - 하지만 당시 델타항공의 정유공장 매입은 옳지 않은 판단이라고 여겨졌는데, 그 이유는 항공사 경영진의 정유공장 운영에 대한 경험이 전무했고, 석유를 정제하고 판매하는 것은 그 자체로 위험한 사업이었을 뿐 아니라 실제로 델타항공은 유가변동으로 손실을 입음
 - 그러나 상황은 바뀌었고, 당시 비난의 대상이었던 델타 항공의 정유공장 매입은 대단한 결정으로 바뀜
 - 2022년 1분기 델타항공이 구입한 정유공장은 12억 달러의 수익을 달성했고, 해당 정유공장의 제트유 생산량이 델타 항공 연료 헷지의 40~50%를 차지
 - 이러한 고유가 상황이 계속된다면, 델타항공은 정유공장에 대한 혜택을 누릴 전망
- 항공사들은 고유가로 10~20%의 비용 증가에 직면할 전망
 - 항공사는 비용 증가에 대응하기 위해 유류 할증료를 통한 청구 등의 방법으로 항공권 가격을 인상할 것으로 보이고, 다소 위험하지만 공급력 감축을 통한 비용 감소도 또 다른 방안으로 여겨짐
 - 향후 경제 둔화, 정유 용량 증가 가능성 등으로 크랙 스프레드가 줄어들어 항공시장은 연료비로 인한 고통에서 벗어날 것으로 보임
 - 하지만 당분간은 최상의 조건에서도 제트유 가격이 배럴 당 100달러 이하로 하락할 가능성은 매우 낮음

2. IATA 주간 경제 차트 분석('22.4월)

2.1 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 지역별 화물기 운영변화²⁾

- 우크라이나 전쟁이 전 세계 항공시장에 끼친 영향은 낮은 수준
 - FR24의 자료에 따르면, 2022년 첫 7주 동안 전체 화물기 운항은 전년 동기 대비 12% 증가, 2월 28일 및 3월 21일 각각 4주간 운항편수는 전년 대비 10.9%, 7.8% 증가
- 지역 및 노선에 따라 전쟁이 미친 영향은 상이
 - 2월 중순부터 4주간 유럽의 화물기 운항은 전년 대비 8.4% 증가했으나, 3월 21일부터 4주간 전년 대비 1.9% 감소, 이는 러시아의 운송량 감소의 영향으로 보여지고, 3월 말 러시아 국제선 화물기 운항은 전년 대비 83.6% 감소
 - 아시아-유럽 간 대규모 무역노선의 운송량은 3월 14일부터 4주간 2019년과 비슷한 수준을 유지하다 전쟁이 발발한 주부터 급격히 감소
 - 비행금지구역 설정, 우크라이나 및 러시아의 화물 공급력 감소, 동북아시아 국가 내 오미크론 유행 등으로 인해 항공화물운송에 큰 영향
- 항공화물시장이 전쟁으로 인해 받은 영향 여부는 불분명
 - 3월 14일부터 감소한 화물운송량은 아시아 지역의 오미크론 전파에 의한 것이며, 러시아 공역을 지나던 화물기는 중동 지역을 경유하여 우회 중



자료: IATA Economics, FlightRadar24

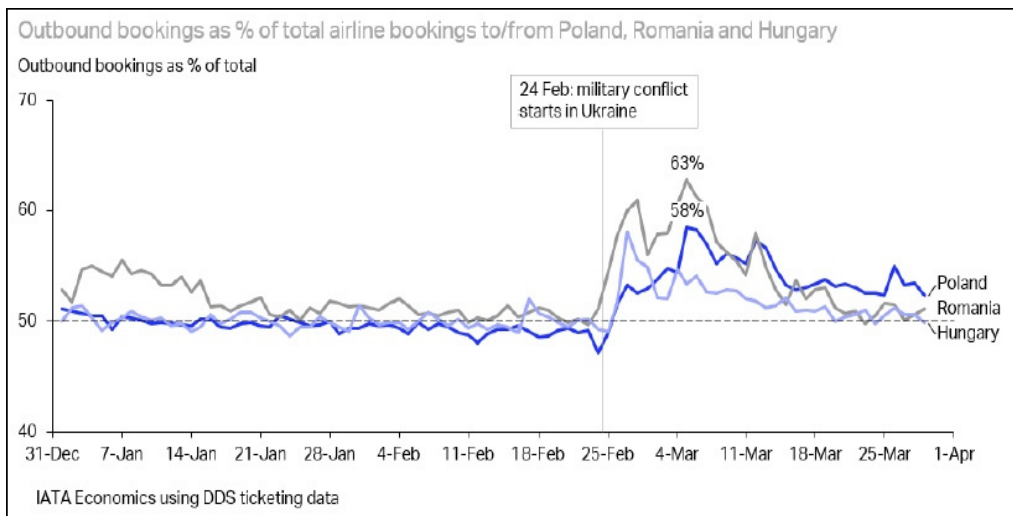
[그림 III-3] 노선별 4주간 평균 화물기 운항 추이

2) IATA, "Air cargo flights show how the impact of war varies across markets"



2.2 큰 차이를 보이는 우크라이나 주변국의 출입국 동향³⁾

- 유럽 내 우크라이나 주변국들의 항공여행객시장은 크게 변화
 - 전쟁 발발 첫 주 유럽 지역의 전체 항공권 예약률은 소폭 감소하였으나, 코로나19 관련 여행제한조치가 완화됨에 따라 다시 회복세로 전환
- 대부분의 동유럽 국가들은 영향 받아
 - 전쟁이 발발한 첫 달 우크라이나 피난민들이 해당 지역을 탈출하기 위해 항공편을 이용하면서 폴란드와 루마니아의 항공권 예약률은 전월 대비 각각 10%, 20% 증가
- 우크라이나 피난민들은 대부분 출국편 편도 항공권을 구매
 - 그로 인해 출입국 간 수요 불균형이 발생하였으며, 다음 차트에서는 우크라이나에 인접한 3개 국가의 출입국 예약률을 표시
 - 출국편을 예약한 여객 수는 입국편을 예약한 여객 수보다 50%가 많으며, 그로 인해 주로 저가 항공사들은 탑승률과 항공편 스케줄 조정에 있어 큰 문제가 발생
- 전쟁 발발 직후 항공사들은 주변국들을 오가는 항공편 공급력을 증가
 - 운항편수 증가 및 대형 기종 운영을 통해 이탈리아, 독일, 영국을 종합한 주간 평균 공급력은 15,000석 증가
 - 출입국 수요 격차는 3월 말부터 줄어들 전망이나, 전쟁의 양상에 따라 변화할 것으로 예상



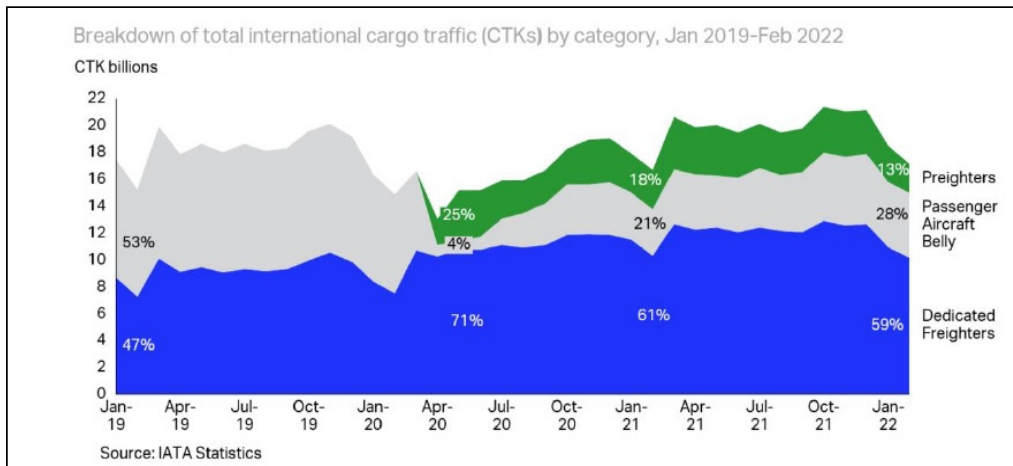
자료: IATA Economics

[그림 Ⅲ-4] 우크라이나 주변국들의 출국편 예약 비중 추이

3) IATA, "Imbalance of in-and outbound travel in Ukraine's neighbors"

2.3 줄어드는 ‘화물전용여객기(Preighter)’의 역할⁴⁾

- 코로나19로 여객기를 화물기처럼 운영하는 프레이터 사용 증가
 - 일부 항공기는 벨리카고뿐 아니라 객실 공간을 이용하여 화물을 적재
 - 다음 차트는 지난 2년간 항공사들의 프레이터 이용 비중에 대한 변화를 표시
- 팬데믹 이전시점 전체 화물의 절반을 여객기를 통해 운송
 - 그러나 팬데믹으로 인해 여객기 운항빈도가 줄어들며 여객기 벨리카고 또한 크게 감소
 - 2020.5월 기준 여객기 하부 화물운송량은 전체의 4%를 차지
 - 항공사들은 화물기의 활용도를 높이고 프레이터 운영비용을 늘리며 2020.2분기 여객기 벨리카고 화물운송량이 차지하는 비율은 25%까지 증가
- 프레이터의 운영비중은 점차 감소할 전망
 - 많은 지역에서 여행제한조치를 완화하고 여객 수요가 증가함에 따라 프레이터의 이용 비중은 줄어들 것으로 예상
 - 2022.2월 전체 화물의 13%가 프레이터를 통해 운송되고 있으며, 이는 프레이터가 도입된 2020.4월 이후 가장 낮은 비율
 - 2월 전체 화물량이 2021.12월보다 19% 감소한 것에 비해, 프레이터 운송량은 더 큰 폭인 -34%를 기록
- FAA는 여객기 객실 내 고정장치 없는 화물비치에 대한 면책제도를 2021년 12월 31일부로 폐지하였으며, EU도 해당제도를 올해 7월 말까지만 유지하는 것으로 결정



자료: IATA Statistics

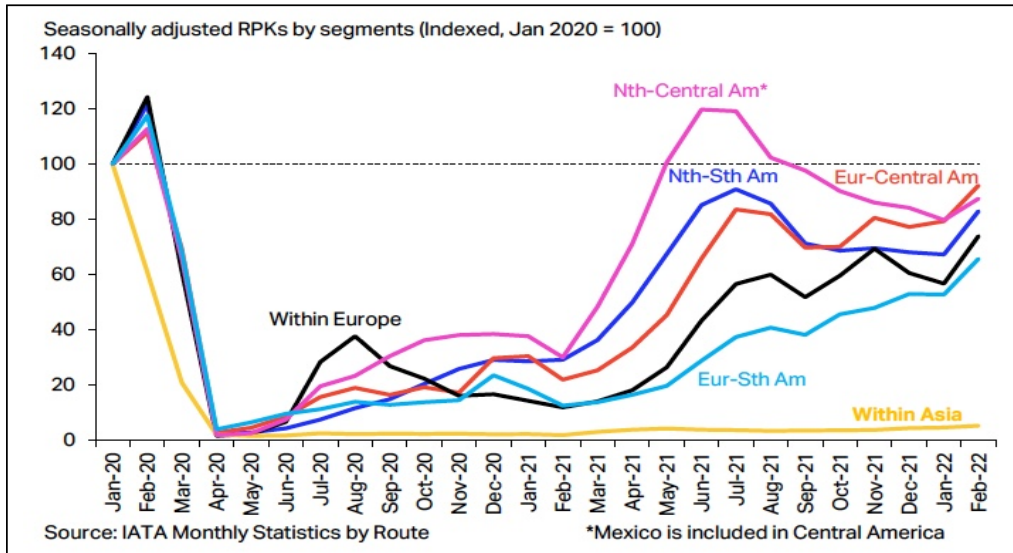
[그림 III-5] 항공기 용도별 국제선 CTK 점유율 추이

4) IATA, “The importance of ‘preighters’ seems to start to diminish”



2.4 유동적인 여행제한으로 혜택을 누린 중남미 지역⁵⁾

- 중남미 지역의 항공여객시장은 최근 몇 달간 높은 성과를 기록
 - 북미-중미 노선의 2021년 RPK는 2019년 대비 -31.5%로 가장 양호한 실적을 기록
 - 북미-남미 및 중미-유럽 노선의 RPK는 2019년 대비 각각 -51.9%, -54.1%를 기록
 - 중남미 지역의 2021년 전체 RPK는 2019년 대비 47.4% 감소
- 멕시코, 콜롬비아, 미국의 여객시장의 주도하에 빠르게 회복된 중남미 지역
 - 멕시코는 여행제한 조치를 완전해제에 가까운 수준으로 완화하며 2021년 RPK가 2019년의 67.7% 수준으로 회복
 - 콜롬비아와 미국 또한 유연한 여행제한조치를 도입하며 2021년 RPK는 2019년의 각각 57.6%, 49.5% 수준으로 회복
 - 도미니카 공화국과 같이 여행산업 의존도가 높은 소국기들은 디지털 유목민(digital nomad)을 포함한 입국 여행객들의 마음을 끄는 국가적 계획수립을 목표
- 더욱 유연한 여행제한 조치와 예측 가능한 정책은 여행객과 항공사에 확실성을 제공
- 그러나 중남미 지역의 높은 회복력은 타 지역 노선의 높은 여행제한조치로 인해 수혜를 받는 것이라는 의견도 존재
 - 국제선 시장이 다시 운영됨에 따라 중남미 지역의 여객시장은 현 수준을 유지하기 어려울 전망



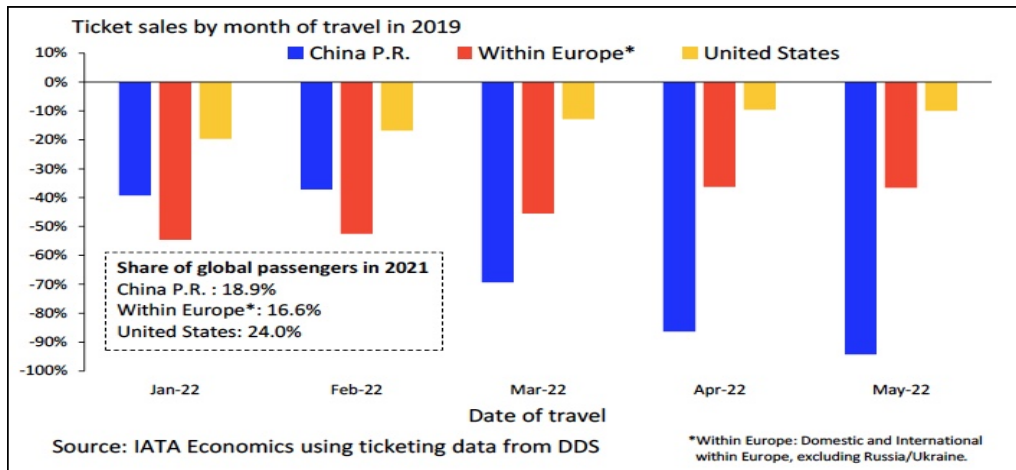
자료: IATA Statistics

[그림 III-6] 계절요인을 제거한 지역 간 RPK 지수 추이

5) IATA, "Flexible air travel restrictions have benefitted Latin America"

2.5 중국의 신규 락다운 정책으로 국내선 시장에 큰 타격⁶⁾

- 2020년 대규모 국내시장을 앞세워 빠른 회복을 보인 중국 항공시장
 - 2020.10월 국내선 RPK는 2019년 동월 대비 1.7% 낮은 수준을 보였으며, 2021.4월과 5월 펜데믹 이전시점을 넘어서는 성과를 달성
 - 그러나 새로 시행되는 락다운 정책으로 인해 해당 국내선 시장은 크게 영향을 받음
- 미국의 국내선 시장 및 유럽 역내 시장은 제한이 완화됨에 따라 꾸준히 회복
 - 2022.1월부터 5월까지 미국 내 항공권 판매량은 2019년 동기간보다 10%~20% 낮은 수준
 - 미국의 국내선 시장은 전 세계 여객시장의 24%를 차지하며 해당 시장의 전망은 긍정적
 - 동기간 유럽 역내 국제선 시장의 항공권 판매량은 2019년 동기간보다 37%~55% 낮은 수준을 기록하며 점진적으로 개선
- 2월~5월 중국의 국내선 항공권 판매량은 점차 감소
 - 5월 국내선 항공권 판매량은 2019년 동월 대비 -94.0% 기록
 - 락다운 조치로 인해 해당 국가의 국제선 시장 또한 영향을 받았으며, 2022.1월부터 5월까지 월간 국제선 항공권 판매량 또한 2019년 동기간 대비 97% 감소
 - 2021년 전 세계 여객 수의 18.9%를 차지했던 중국 국내선 여객 수는 2022년 그 비중이 감소할 전망
- 중국의 이번 락다운 조치로 인해 세계 항공여객시장은 큰 타격을 받을 것으로 예상
 - 그러나 다른 지역의 국내선 및 국제선 시장이 회복됨에 따라 영향은 소폭 완화될 전망



자료: IATA Economics

[그림 Ⅲ-7] 시장별 항공권 판매량 추이(vs. 2019)

6) IATA, "China's new COVID lockdowns hit domestic air travel"