

Aviation Market Trend & Analysis

# 항공시장동향

제 119 호 (2022. 6)



## Ⅲ. 항공 이슈 분석

1. DHL 항공화물시장 현황(5월) / 83

2. IATA 주간 경제 차트 분석(5월) / 90





## Ⅲ 항공 이슈 분석

### 1. DHL 항공화물시장 현황(5월)

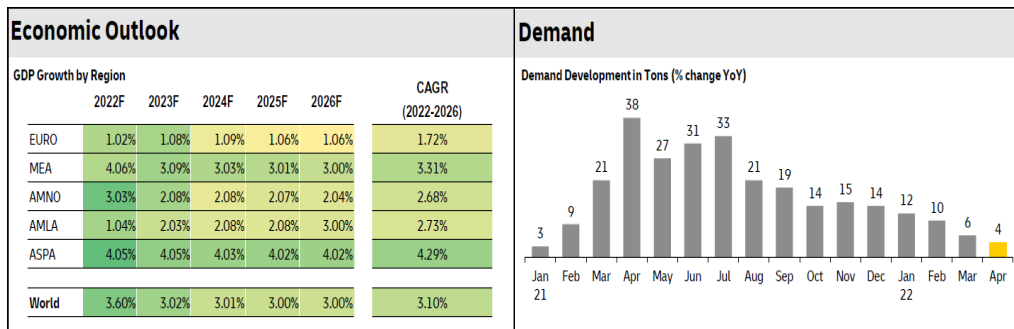
#### 가. 개요

- 항공화물수요
  - 2022.4월 항공화물(톤) 수요는 인플레이션 및 봉쇄 조치로 인해 전년 동월 대비 4%로 증가세가 다소 하락
  - 러시아-우크라이나 전쟁으로 영공이 폐쇄되어 생산활동 및 무역노선 내 화물운송이 감소
  - 낮은 재고율 및 50이 넘는 PMI 지수를 보아 항공화물수요는 안정세를 유지할 전망이다, 향후 락다운 조치가 연장될 경우 항공화물수요는 더욱 하락할 전망
- 공급력
  - 2022.5월 화물공급력은 2019년 동월 대비 16% 낮은 수준이고, 전월 대비 공급력 또한 영향 받을 것으로 예상
  - 여객 공급력은 2019년 대비 21% 감소
- 항공사
  - 여행제한조치 완화로 캐세이퍼시픽항공의 유럽 역내 화물기 투입량이 4월과 5월 계속해서 증가
  - 중국 공항발 항공편은 봉쇄 조치 연장 및 코로나 검사재개로 인해 취소
  - EU, 영국, 미국 등의 국가들과 러시아 간의 공역 폐쇄 조치는 지속
- 제트유가
  - 2022.4월 제트유가는 배럴 당 190달러까지 상승했고, 러시아-우크라이나 전쟁이 계속됨에 따라 석유 공급에 차질이 빚어져 정유재고량은 낮은 수준을 유지
- 화물운임
  - 2022.3월 화물운임은 계속해서 높은 수준을 유지하며 2019년 동월 대비 121% 높은 수준을 기록
  - 높아진 유가와 공급력 부족, 전쟁으로 인한 추가비용으로 화물운임은 당분간 높은 수준을 계속해서 유지할 전망
- 정책 및 기타 소식
  - 중국의 봉쇄 조치 연장으로 인해 대다수의 항공편이 취소, 엄격한 방역 규정으로 인해 공장들이

- 운영을 중단하거나 운영속도가 크게 줄어 공급력 감소
- 광저우 지역의 바이러스 검사 재개로 인해 많은 수의 항공편이 취소
- 아태 및 유럽 지역 내 주요 공항들이 인력 부족으로 인해 어려움을 겪고 있으며, 물류 창고 운영 또한 크게 영향을 받아 운송 지연 문제는 더욱 심각해질 전망
- 러시아와 우크라이나의 공역이 여전히 폐쇄중인 가운데, 향후 해당 조치의 완화여부는 불확실
- 상해 지역 공장들이 자동 시스템(closed loop system)을 이용한 생산활동을 재개하였으나, 공급망은 여전히 큰 혼선이 예상

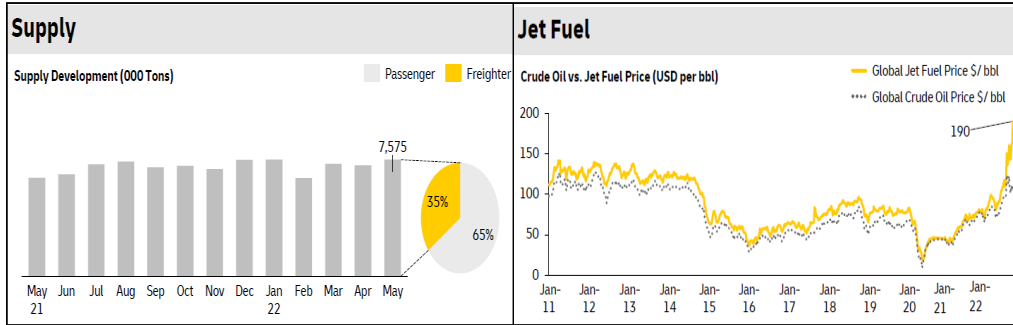
### 나. 항공화물시장 성장

- IMF의 2022년 세계 경제 성장률 전망치는 최대 4%
  - 러시아-우크라이나 전쟁 및 그로 인한 인플레이션으로 인해 성장률에 영향이 끼칠 전망
- 2022년 화물 수요는 증가폭이 감소했으나, 안정적인 증가세를 유지
  - 현재 코로나19 이전 시점보다 2% 높은 수준을 기록
- 2022.5월 산업 전반에 걸친 항공 공급력은 2019년 동월보다 16% 낮은 수준
  - 공역 폐쇄조치 등으로 인해 전월 대비 성장률은 영향을 받을 전망
- 항공화물공급력 부족으로 안정적인 항공화물수요를 충족하기 어려운 실정
- 2022.4월 제트유가는 배럴 당 190달러로, 고유가로 인해 항공기 하부화물공급력 회복에 큰 타격



자료: IATA, Markit

[그림 III-1] 항공화물 시장의 지역별 GDP 전망 및 수요 변화

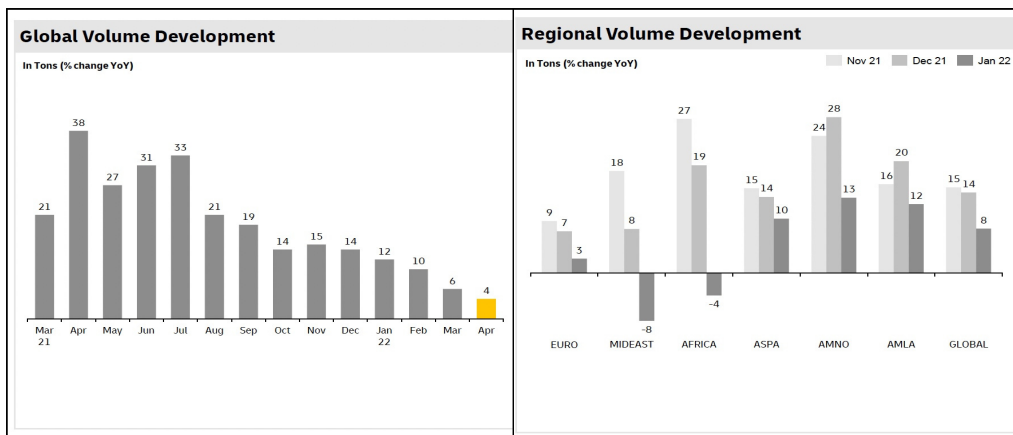


자료: IATA, Markit

[그림 Ⅲ-2] 항공시장의 공급력 및 제트유가 추이

### 다. 수요 변화

- 수요 성장세는 다소 완화되었으나, 여전히 대부분의 지역에서 안정세를 띠
  - 2022.4월 화물운송 성장률은 전년 대비 4% 증가
- 아태지역 봉쇄, 인플레이션, 오미크론 변이, 우크라이나 전쟁 등 여러 이슈로 인해 화물 수요를 이끄는 원동력 감소
- 소비자물가는 1982년 이래 가장 높은 수치를 기록
- 봉쇄 조치 및 현재 악조건이 지속될 경우 화물 수요는 더욱 감소할 전망

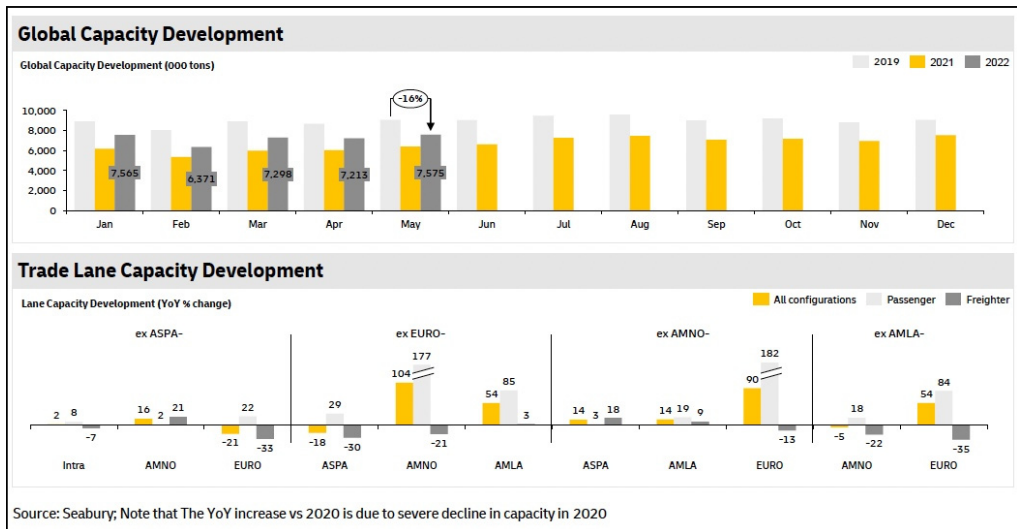


자료: Seabury

[그림 Ⅲ-3] 월별 지역별 항공화물(톤) 증감률

라. 공급력 변화

- 2022.5월 전 세계 화물 공급력은 2019년 동월 대비 -16% 기록  
 - 2022.5월 항공기 벨리카고 공급력은 2019년 동월 대비 21% 낮은 수준
- 최근 상황들로 인한 항공편 취소 및 재편성 등으로 인해 전월 대비 화물 공급력 회복세는 불안정
- 오미크론 변이 관련 봉쇄 조치로 인해 아태 지역의 무역수출노선 공급력은 제한적
- 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 공역폐쇄가 지속되는 가운데 무역노선 재편성으로 인한 큰 공급력 손실이 발생, 유럽 지역의 무역수출노선 공급력에 계속해서 영향
- 공급력 회복에 있어 항공기 주문 연기, 화물기의 여객기 전환, 화물기 퇴역 등의 문제들이 영향을 끼칠 전망



자료: Seabury

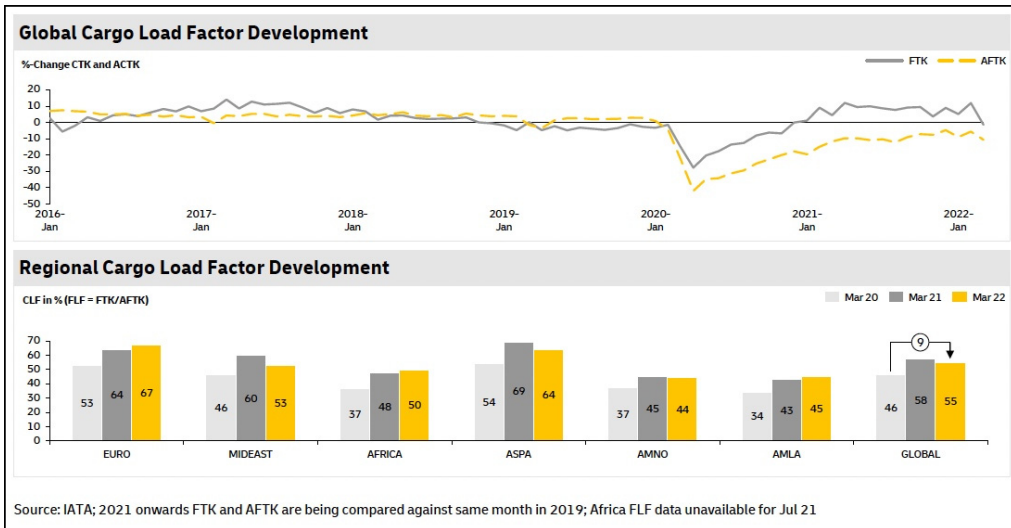
[그림 III-4] 전 세계 및 지역별 공급력 추이

마. 화물탑재율

- 화물 공급력의 회복 속도는 수요 회복세에 비해 계속해서 느린 상황
- 화물 운송량 감소와 느린 공급력 회복으로 인해 대부분의 지역에서 화물 탑재율은 감소
- 2022.3월 화물탑재율은 전년 대비 최대 3%p 감소



- 전월 4.9%p 감소에 이어 감소세를 유지
- 이러한 탑재율 감소는 러시아-우크라이나 전쟁의 영향이 가장 큰 것으로 분석
  - 운항 서비스 혼선으로 인해 향후 탑재율 회복이 어려울 전망

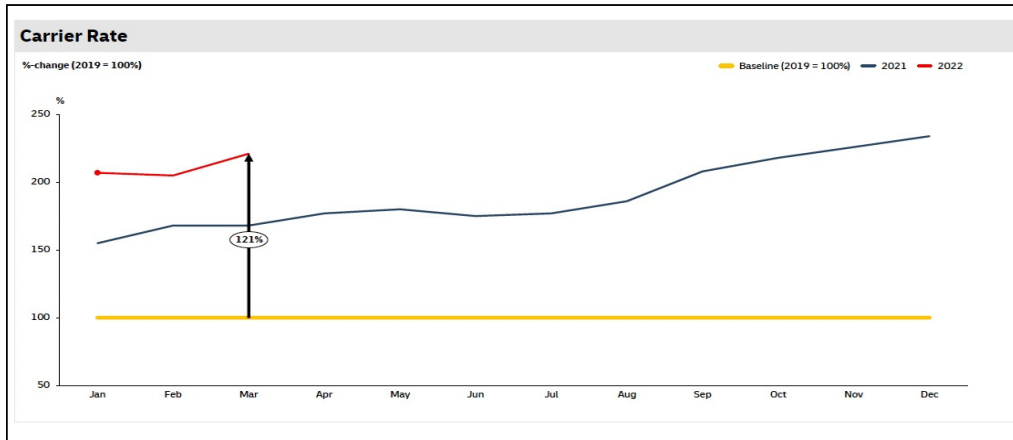


자료: Seabury

[그림 Ⅲ-5] 전 세계 및 지역별 탑재율 추이

### 바. 화물운임

- 2022.3월 화물운임은 2019년 동월 대비 121% 증가했고, 전년 동월 대비 29% 증가
- 제트유가의 고공행진과 전쟁 등 지정학적 영향으로 화물요금은 높은 수준을 유지
- 이러한 악조건들로 인해 화물요금은 당분간 현 수준을 유지할 전망
- 영공 폐쇄, 항공편 취소(중국의 봉쇄 조치) 등으로 노선이 재편성 되면서 운송요금은 증가

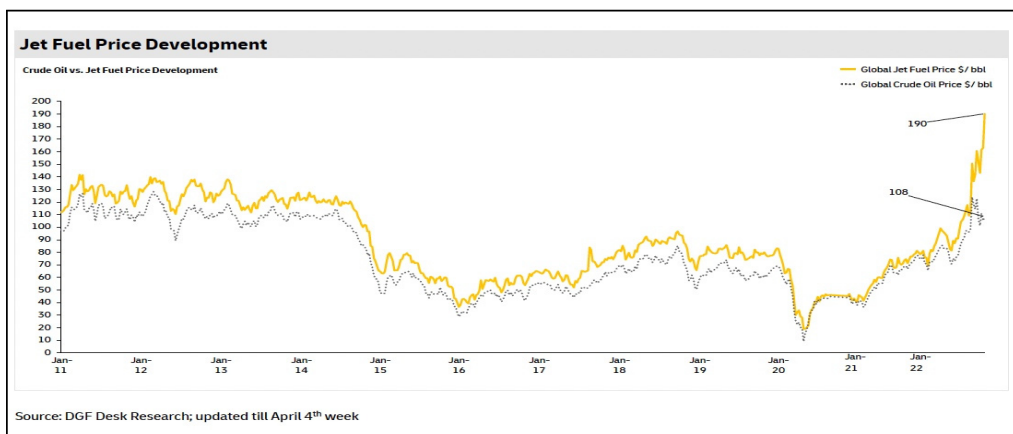


자료: IATA

[그림 III-6] 항공화물 운송요금 추이

### 사. 제트유가

- 제트유 가격은 2022.4월 배럴 당 190달러를 기록했고, 원유는 배럴당 100달러 이상
- 러시아-우크라이나 전쟁으로 현재의 전망치는 변동할 것으로 예측
- EIA는 2023년 유가가 배럴 당 100달러 이하가 될 것으로 추정
- 원유 재고량은 2014년 중반 이후 최저 수준을 기록
  - 그로 인해 향후 유가 상승에 큰 압력으로 작용할 전망
- 지난 12개월 간 브렌트유 가격은 60% 이상 증가



자료: DGF

[그림 III-7] 원유 및 제트유 가격 변화



### 아. 2022년 시장 전망

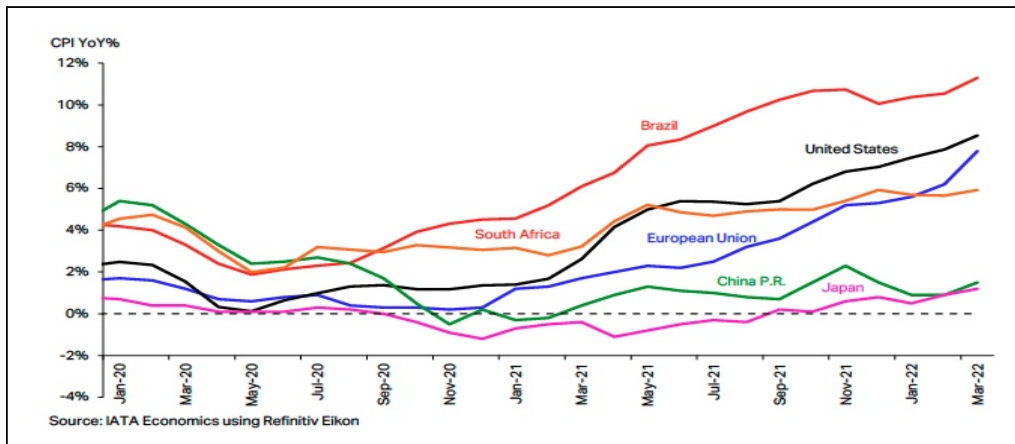
- 안정적 수요
  - 낮은 재고율로 인해 화물운송수요는 안정세를 유지
  - PMI 지수 50 이하를 기록한 개발도상국 시장은 화물 운송량이 감소
  - 러시아-우크라이나 전쟁, 중국 봉쇄 조치 등의 영향을 받을 것으로 예상
- 공급력 회복
  - 전월 대비 느린 공급력 회복세는 계속해서 제한적인 회복을 이루어 나갈 전망
  - 일부 무역노선에서의 여객기 운항이 시작됨에 따라 하부화물(벨리카고)공급력은 증가
- 화물운임은 높은 수준을 유지
  - 2019년 및 2020년 대비 높은 가격을 유지
  - 수요와 공급의 불균형은 계속되고, 추가적인 공급력 증대는 어려운 상황
- 러시아-우크라이나 전쟁
  - 공역 통제는 계속될 전망
  - 공급력 회복에 제한이 있는 가운데 수요가 증가하여 운임 또한 상승
  - 에너지 및 음식 가격, 유가가 크게 치솟을 전망
- 운항 서비스 혼선
  - 코로나19의 영향으로 운영에 차질
  - 인력 부족으로 인한 공항에서의 처리 지연
  - 러시아-우크라이나 전쟁에 의한 영향 지속
  - 이외 뜻밖의 상황 발생 가능성 존재



## 2. IATA 주간 경제 차트 분석(5월)

### 2.1 세계적 소비자 물가상승 현상이 나타나지 않은 중국과 일본<sup>1)</sup>

- 최근 전 세계에 걸쳐 에너지 및 식품분야를 중심으로 사상 최고치를 기록한 인플레이션
  - 각 정부의 중앙은행이 일제히 긴축정책을 시행하여 소비자들의 구매력은 감소했고, 부동산 및 신용대출에 대한 고금리로 항공여행에 대한 수요도 감소할 전망
- 5월 4일 미국 연방준비제도는 지난 22년간 가장 큰 폭인 0.5%p 금리를 인상
  - 인도준비은행도 같은 날 금리를 0.4bp(basis point) 인상하였으며, 호주는 0.25bp, 영국은 0.25bp 인상을 각각 발표
- 아시아 지역 국가들의 상황은 각기 달라
  - 싱가포르와 대한민국 등 일부 아시아 국가들은 타 국가들과 마찬가지로 높은 인플레이션을 보였으며 비슷한 수준의 금리 인상을 발표
  - 그러나 중국과 일본은 인플레이션의 영향이 늦게 나타났는데, 2022.3월 중국의 소비자 물가지수(CPI)는 1.5%로(전월 대비 0.6%p 증가) 증가했으며, 일본 또한 3월 전년 대비 1.2%(전월 0.9%)의 증가폭을 기록, 두 국가의 중앙은행은 4월 회의에서 통화정책 관련 어떠한 조치도 취하지 않은 상황
- 두 국가의 여행객들은 높은 구매력을 통한 수요가 급증할 전망
  - 현재 높은 수준의 여행제한조치를 적용 중인 두 국가의 제한이 완화된다면, 낮은 금리와 물가로 인해 해당 국가발 여행객들의 수요가 급증할 것으로 예상



자료: IATA Economics

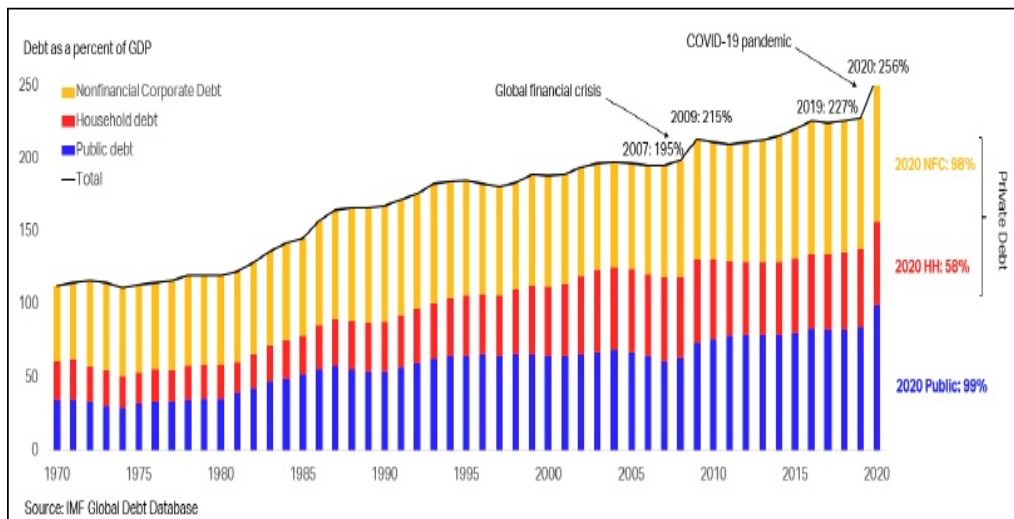
[그림 III-8] 국가별 소비자물가지수(CPI) 추이

1) IATA, "The global rise in consumer prices eludes China and Japan"



## 2.2 인플레이션으로 인해 기록적인 부채액에 대한 부담 완화2)

- 코로나19로부터 시작된 세계적 경제위기
  - 2020년 세계 총 부채액은 전체 GDP의 256%를 기록, 그 중에서도 공공부채의 비율은 39%, 뒤를 이어 비금융기업부채가 38%, 가계부채가 23%를 차지
  - 국제금융연구소는 2021년 세계 총 부채 증가액을 10조 달러로 추산하였으며, 이는 2020년 33조 달러보다 크게 줄어들었으며 2021년 GDP 대비 부채 비율은 더욱 개선될 전망
- 항공시장을 포함한 세계경제 모든 부문에 있어 부채에 대한 부담은 중요한 사안
  - 거시 경제적 측면으로 보았을 때, 현재 수준의 부채 부담은 감당 가능한 상황
  - 인플레이션으로 인한 부채의 실질적인 가치가 감소하였으며 많은 수의 중앙은행들이 금리를 인상하였지만, 이 명목금리(nominal interest)는 여전히 인플레이션보다 낮은 수준
  - 그러므로 실질금리(real interest)는 매우 낮거나 음수(negative)로, 세인트 루이스 연방준비은행이 발표한 2022.2월 미국의 1년 실질금리는 -2.9%
- 채무자가 소득이나 수익을 발생하는 통화가 채무 통화와 다를 경우 문제
  - 중앙은행의 정책 금리가 -0.75%로 대출을 받기 좋은 상황에 비해 스위스 프랑과의 환차로 인해 많은 이들이 대출신청이 곤란한 상황
- 항공사들이 부채상황에 있어 유동성을 가지고 있고, 해당 부채가 가치가 급상승한 외화가 아닌 이상, 항공사 및 채무자들은 인플레이션으로 인한 혜택을 받을 것



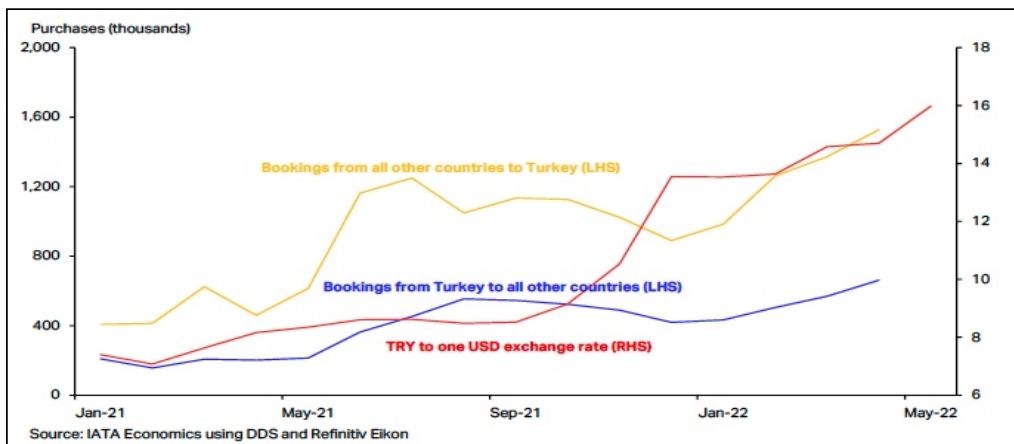
자료: IMF Global Debt Database

[그림 Ⅲ-9] GDP 대비 부채 비율 변화

2) IATA, "Record debt made more affordable by rising inflation"

### 2.3 터키: 통화 약세가 인바운드 여행에 도움이 되는 경우3)

- 재정지원에도 불구하고 경제위기에 처한 터키
  - 터키는 2020년 및 2021년 GDP 성장률이 각각 1.8%, 11%를 기록했음에도 불구하고 경제적으로 큰 위기에 봉착
  - 2022년 에너지 가격 급증과 새로운 통화정책으로 인해 터키의 인플레이션은 최근 20년간 최고치인 70%를 기록
- 5월 터키의 리라화(TRY)는 미화 1달러 당 15.9리라로 약세를 보이며 최저치를 기록했던 2021.12월 달러 당 18.4리라에 근접
  - 터키 통화당국은 지급준비금정책을 시행하고, 외화를 리라화로 환전하는 법인의 비과세 혜택을 확대했으며, 수출업자를 대상으로 한 의무 해외수익비율(foreign revenue ratio)을 25%에서 40%로 증가, 이로 인해 한 때 해당 국가 항공시장의 악화가 예상
- 그러나 낮은 환율로 인해 인바운드 여행 증가
  - 경제위기에도 불구하고 통화 약세 및 인플레이션으로 인해 터키의 관광산업 경쟁력은 상승
  - 관광업이 전체 GDP의 11%를 차지하고 2019년 260만 개 이상의 일자리를 창출함에 따라 터키의 전반적인 경제 성장에 긍정적인 요소가 될 것
- 최신 자료에 따르면 터키를 드나드는 항공편 예약건 수는 2019년 수준을 상회
  - 터키를 오가는 항공편이 가장 많은 국가는 독일, 영국, 이스라엘, 프랑스가 있으며 해당 국가들의 여객 운송량은 2021년에 빠르게 회복되었으며 2022.1분기에 크게 증가
  - 터키행 항공권 예약은 2022.1분기 전체 예약의 70%를 차지했으며, 향후 계속해서 증가할 전망



자료: IATA Economics

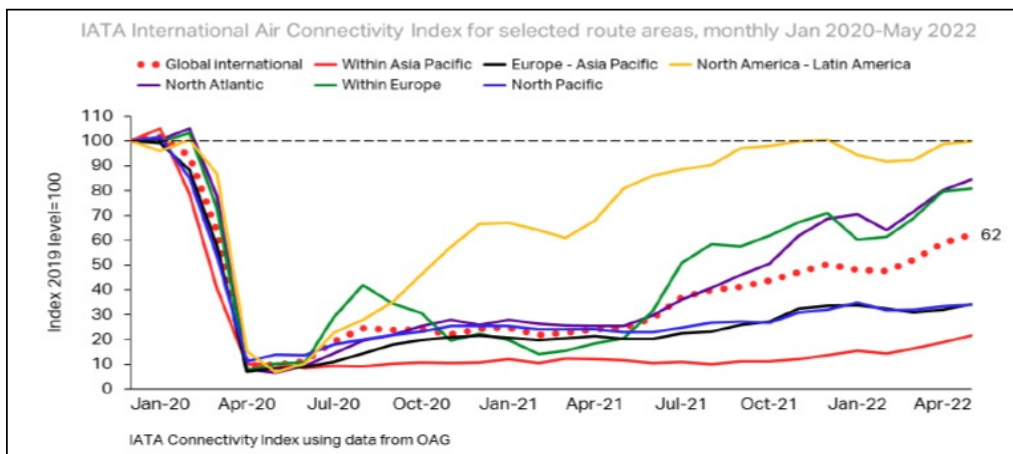
[그림 III-10] 터키발/행 항공권 예약건 수 및 달러 당 리라화 환율 추이

3) IATA, "Turkey: How a cheaper currency can be good for inbound travel"



## 2.4 아시아 태평양 지역 국제선 항공 연결성 회복 지연<sup>4)</sup>

- 지역 및 시장별 항공 연결성 회복은 불균일
  - 아태지역의 국제선 연결성 회복 속도는 타 지역과 차이를 보이는 중
  - 항공 산업이 관광 분야에 매우 중요한 역할을 함에 따라 해당 지역의 국제선시장 연결성 회복은 경제 회복에 큰 기여를 할 것으로 예상
- 2022.5월까지 전 세계 국제선 항공 연결성은 팬데믹 이전시점의 62%까지 복구
  - 북대서양뿐만 아니라 미주 지역 및 유럽 지역의 여행제한조치 완화가 주요 원인
  - 올해 초 오미크론 변이와 러시아-우크라이나 전쟁으로 연결성은 소폭 감소했으나, 5월 현재 북대서양, 미주, 유럽 지역을 잇는 국제선 연결성은 팬데믹 이전의 최소 80%까지 도달
- 반면 아태지역 국가 간 국제선 연결성은 2019년의 22% 수준
  - 이러한 회복세의 대부분은 2021년에 나타났으며, 2022년 중국의 강력한 여행제한조치로 인해 실질적인 회복은 여전히 지연
  - 아시아-유럽 및 북태평양-북미 지역을 잇는 장거리 국제선 항공 연결성 또한 코로나19 이전 시점의 1/3 수준
- 신속한 국제선 항공 연결성 회복은 경제 회복을 크게 지원할 것
  - 국제 관광수입과 무역에 크게 의존하는 지역일수록 빠른 회복이 필수
  - WTTC의 분석에 따르면 2021년 아태지역의 해외 방문자 지출액은 710억 달러로, 2019년 5,750억 달러에 비해 88% 감소, 또한 항공화물 공급력 부족으로 인해 국제무역시장 또한 악영향



자료: IATA Statistics

[그림 Ⅲ-11] IATA 국제선 노선별 항공 연결도 지수 추이

4) IATA, "Asia Pacific lags behind international connectivity recovery"