

Aviation Market Trend & Analysis

항공시장동향

제 121 호 (2022. 8)



Ⅲ. 항공 이슈 분석

1. DHL 항공화물시장 현황(7월) / 83

2. IATA 주간 경제 차트 분석(7월) / 90





Ⅲ 항공 이슈 분석

1. DHL 항공화물시장 현황(7월)

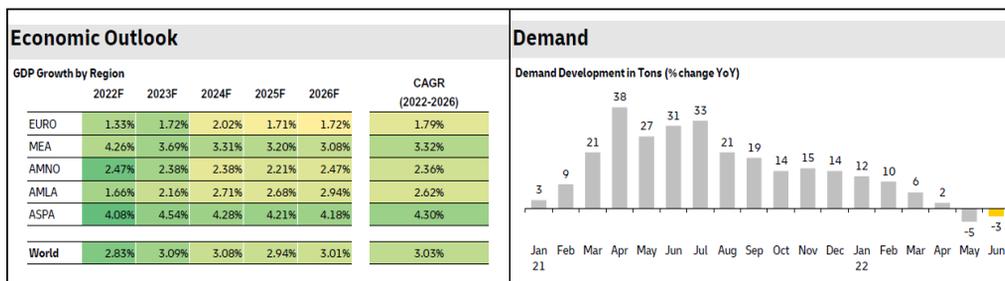
가. 개요

- 항공화물수요
 - 2022.7월 항공화물운송량은 감소했지만, 현재 약세인 화물수요는 중국의 봉쇄조치가 완화될 조짐이 보이면서 다시 증가할 것으로 전망
 - 화물운송 성수기가 다가오면, 재고 보충 사이클에 변화가 나타나겠으나, 소비 동향은 인플레이션에 의해 좌우될 전망
 - 향후 이커머스 시장의 기여도는 더욱 높아질 전망
 - 생산 PMI지수는 2020.8월 이후 최저치를 기록하며 화물 운송흐름 또한 감소
- 공급력
 - 2022.7월 화물공급력은 2019년 동월 대비 18% 증가했고, 여객 공급력은 2019년 대비 19% 감소
- 항공사
 - 캐세이퍼시픽이 태평양횡단 화물노선운항을 100% 재개하였으며, 유럽행 화물기 운항재개 또한 6월 말까지 시작할 예정
 - 중국 정부의 봉쇄조치 완화로 상해발 화물기 운항 증가
 - 에티하드 화물항공(Etihad Cargo)은 아시아, 아프리카, 유럽 등지에 걸친 노선에 공급력을 증가할 계획
 - 항공여행 재개를 위해 항공사들은 항공기 중정비(C-check)에 돌입했고, 이로 인해 항공기 운항빈도는 단기간 동안 감소할 전망
- 제트유가
 - 2022.7월 첫째 주 제트유가는 배럴 당 159달러를 기록
 - 정유재고량이 소폭 증가했으나, 러시아를 대상으로 한 제재로 인해 유가는 계속해서 영향을 받을 전망
- 화물운임
 - 2022.6월 화물운임은 소폭 완화했으나, 2019년 대비 120% 높은 수준이고, 고유가로 인해 화물운임은 당분간 높은 수준을 유지할 전망

- 정책 및 기타 소식
 - 중국 내 공장의 봉쇄조치 완화로 운영이 재개됨에 따라 신규수출주문량은 증가했으나, 인력난으로 인해 공급망에 큰 혼선이 예상
 - 상해발 항공편 운항이 정상화에 가까워졌으며, 현재 항공 공급력은 봉쇄조치가 시작되었던 2022.4월의 80% 수준
 - 올해 여름 성수기 여객 항공편은 대부분 초과예약상태이며, 이는 인플레이션과 잦은 결항, 인력 부족, 조종사 연봉 상승으로 인해 여객시장이 느리게 개선 중이기 때문
 - 러시아와 우크라이나의 공역이 여전히 폐쇄중인 가운데, 향후 해당 조치의 완화여부는 불확실

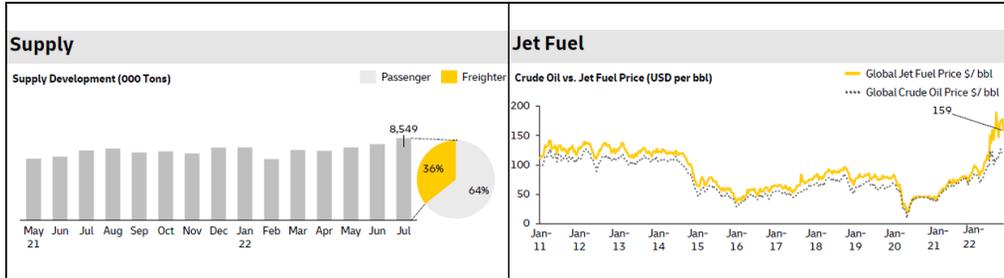
나. 항공화물시장 성장

- IMF의 2022년 세계 경제 성장률 전망치는 최대 3%
 - 러시아-우크라이나 전쟁 및 인플레이션이 성장률에 영향을 끼칠 전망
- 2022년 화물 수요는 증가폭이 감소했으나, 안정적인 증가세를 유지
 - 전년 동기 대비 3% 줄어들었으나, 다시 증가할 전망
- 2022.7월 운항 예정된 항공편 공급력은 2019년 동월 대비 10% 감소
 - 전월 대비 성장률은 점차 개선을 보이고 있으나 러시아-우크라이나 전쟁의 영향은 여전히 존재
- 화물 공급력은 점차 개선을 이루는 중
 - 그러나 높은 제트유가와 수요증가가 예상되면서 화물요금은 변동성이 클 것으로 예상
- 2022.7월 첫째 주 제트유가는 배럴 당 159달러
 - 정유재고량은 소폭 증가



자료: IATA, Markit

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

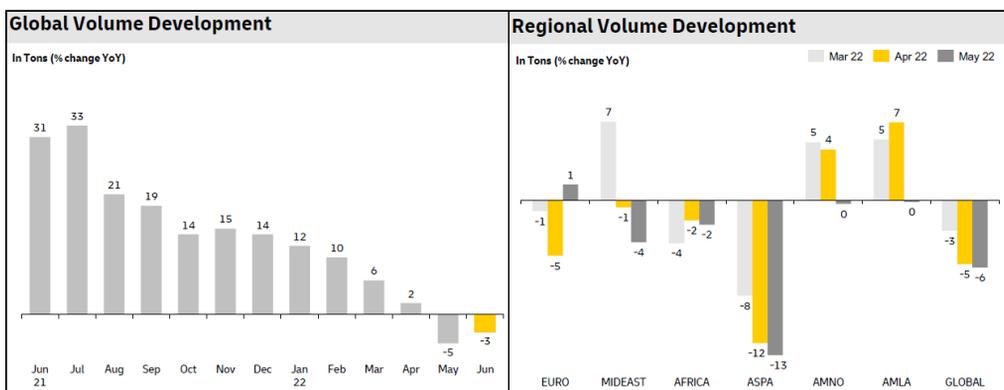


자료: IATA, Markit

[그림 Ⅲ-2] 항공시장의 공급력 및 제트유가 추이

다. 수요 변화

- 수요 성장세는 완화되었으나 대부분의 지역에서 안정세를 유지
 - 2022.6월 항공화물 성장률은 전년 대비 3% 감소
- 중국의 봉쇄조치, 인플레이션 등 여러 이슈로 인해 화물수요를 이끄는 원동력 감소
- 아시아 지역의 무역노선은 공장 폐쇄, 중국의 봉쇄조치, 전쟁 등으로 인해 큰 타격
 - 다만, 공장운영이 재개함에 따라 수요와 화물운송량은 증가할 전망이고, 이커머스 시장의 역할이 클 것으로 예상
- 일반소비자물가 인플레이션은 1982년 이래 가장 높은 수치를 기록

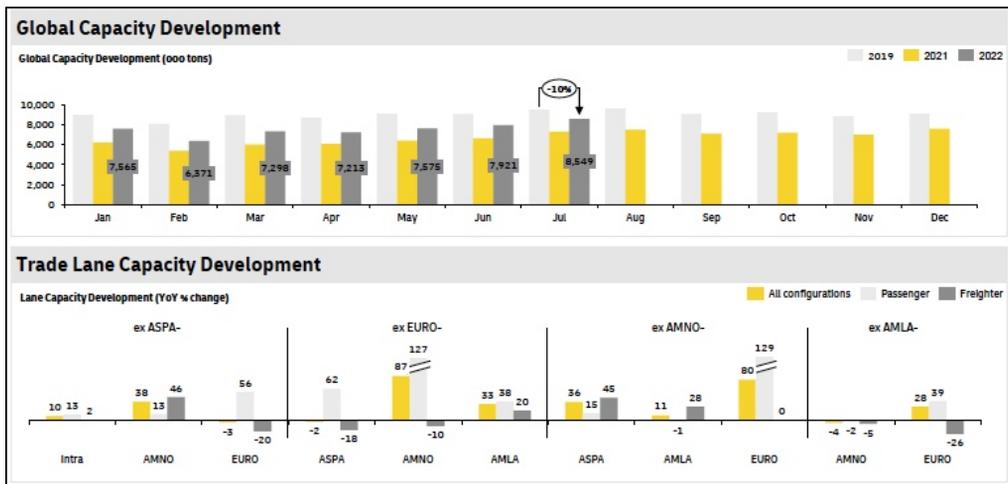


자료: Seabury

[그림 Ⅲ-3] 전년 대비 전 세계 및 지역별 화물운송량 변화

라. 공급력 변화

- 2022.7월 전 세계 화물 공급력은 2019년 동월 대비 10% 감소
 - 여객기 벨리카고 공급력은 19% 감소
- 여름 성수기를 맞아 여객수요가 급증해 대부분의 여객 항공편은 초과예약상태
- 최근 상황들로 인한 결항 및 인력부족으로 전월 대비 화물 공급력 회복세는 불안정
- 오미크론 변이 관련 봉쇄조치로 인해 아태 지역의 무역수출노선 공급력은 제한적
- 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 공역폐쇄가 지속되는 가운데 공급력에 계속해서 악영향
- 공급력 회복에 있어 항공기 주문 연기, 프레이터 항공기의 여객기 복구, 화물기 은퇴 등의 문제들이 작용할 전망

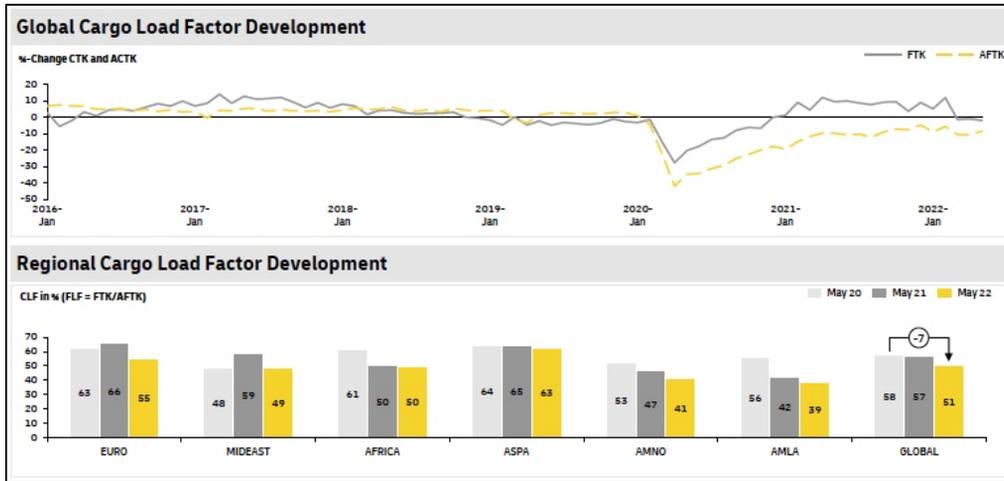


자료: Seabury

[그림 III-4] 전 세계 및 지역별 공급력 추이

마. 탑재율

- 화물 공급력은 상당한 회복을 보였으나 그 속도가 수요 회복세에 비해 여전히 느린 상황
- 화물운송량 감소와 느린 공급력 회복으로 대부분의 지역에서 화물 탑재율은 감소
- 2022.5월 화물 탑재율은 전년 대비 최대 7%p 감소
 - 화물 탑재율은 러시아-우크라이나 전쟁의 영향을 계속해서 받는 중
- 향후 공급력 개선으로 탑재율은 개선될 전망

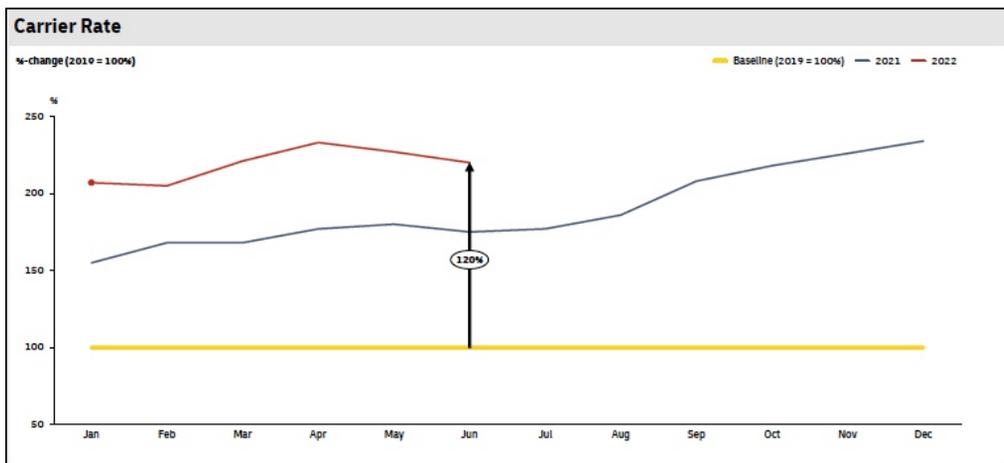


자료: Seabury

[그림 Ⅲ-5] 전 세계 및 지역별 탑재율 추이

바. 화물운임

- 2022.6월 화물운임은 2019년 동월 대비 120% 증가(전년 대비 23% 증가)
- 화물수요가 감소함에 따라 화물운임 증가세 완화에 대한 징후가 나타나는 중
 - 그러나 제트유가의 고공행진과 전쟁 등 지정학적 영향으로 화물운임은 높은 수준을 유지
- 향후 아태 지역의 수출 화물운송량이 늘어나면서 화물운임은 증가할 전망

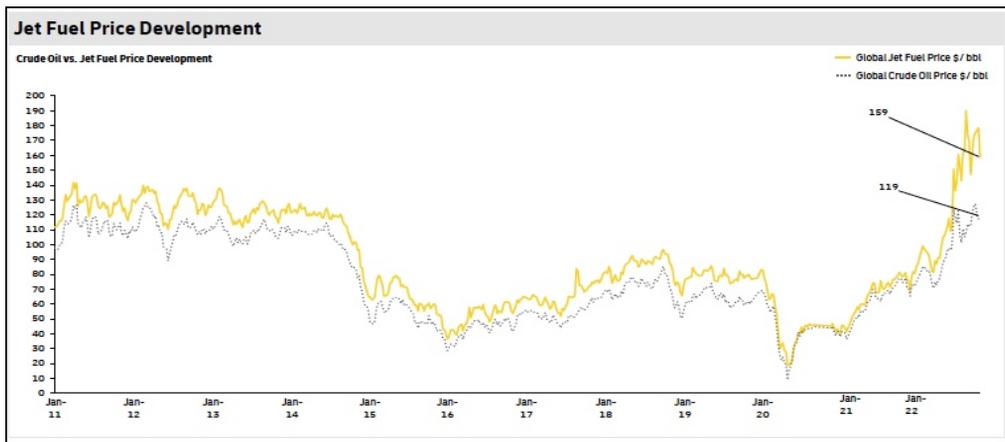


자료: IATA

[그림 Ⅲ-6] 화물운임 추이

사. 제트유가

- 제트유 가격은 2022.7월 첫째 주 배럴 당 159달러를 기록
- 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 불확실성으로 전망치는 변동성을 가질 것으로 예상
- EIA는 2023년 평균 유가를 배럴 당 100달러로 추정
- 원유 재고량은 올해 남은 기간 동안 증가할 전망이지만 2023년에도 계속해서 낮은 수준을 유지할 것으로 예상
- EIA는 올해와 내년 OPEC 및 미국의 석유 생산량은 증가할 것으로 추정

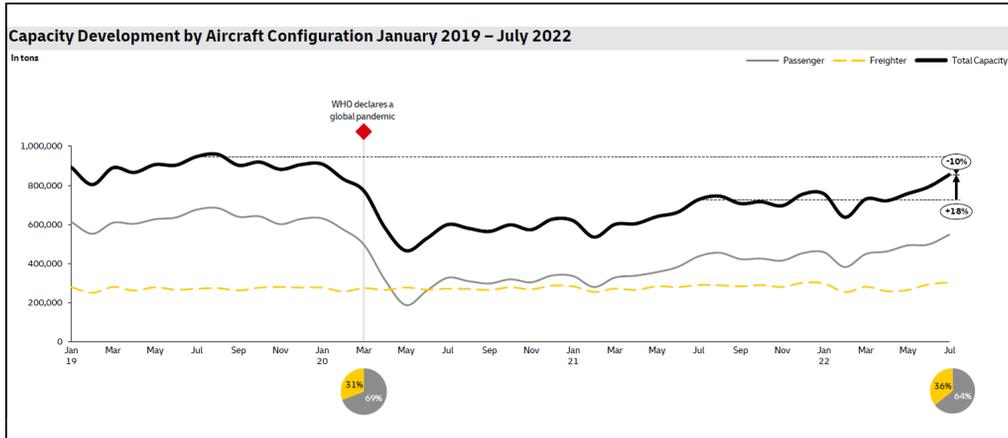


자료: DGF

[그림 III-7] 원유 및 제트유 가격 변화



아. 2022년 시장 전망



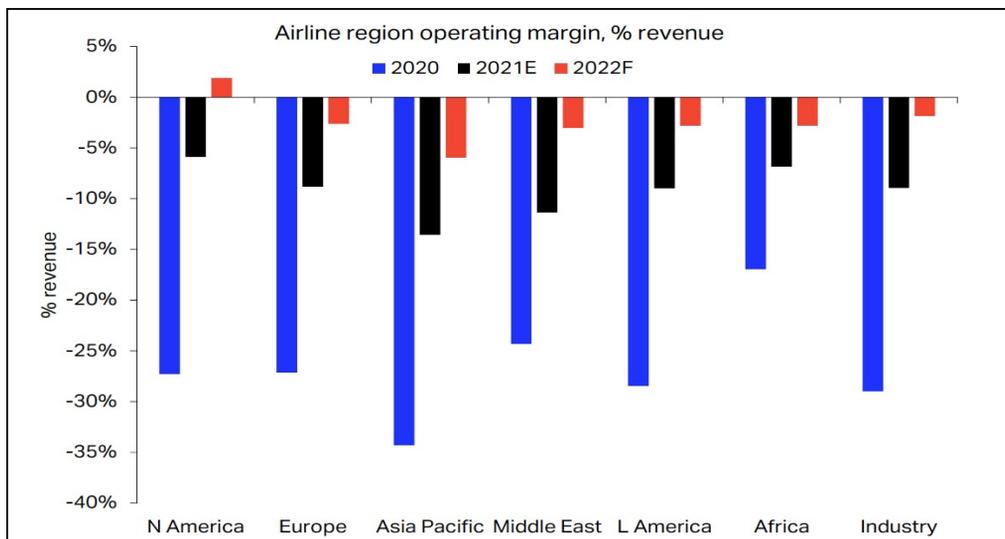
자료: Seabury

[그림 Ⅲ-8] 전 세계 공급력 변화(2019.1월 ~ 2022.7월)

2. IATA 주간 경제 차트 분석(7월)

2.1 전 세계 모든 지역에서 이자 및 세전이익(EBIT) 마진 회복¹⁾

- 항공산업 전반적으로 세후 마진이 개선
 - 2020년 세후 순이익 1,380억 달러, EBIT 마진 -29%를 기록했던 항공업계는 2022년 순 손실액이 97억 달러, EBIT 마진은 -1.8%를 기록할 전망
- 북미와 유럽 지역의 EBIT 마진이 크게 회복
 - 미국의 대규모 국내선 시장과 중남미 및 북대서양 노선의 빠른 회복을 기반으로 북미 지역 항공사들의 마진이 가장 높을 것으로 예상
 - 유럽 지역 항공사들 역시 여름 성수기 높은 여객 수요를 보이며 북미 지역 다음으로 높은 성과를 보일 전망
- 여행제한조치로 인해 아태 지역 항공사들의 마진은 가장 늦게 회복될 전망
 - 중국의 제로코로나 정책으로 인해 항공사들의 여객 통행량이 큰 타격을 받았으며, 향후 추가 제재에 대한 불확실성으로 인해 해당 지역 항공사들의 재정회복은 늦어질 것으로 예상



자료: IATA Economics

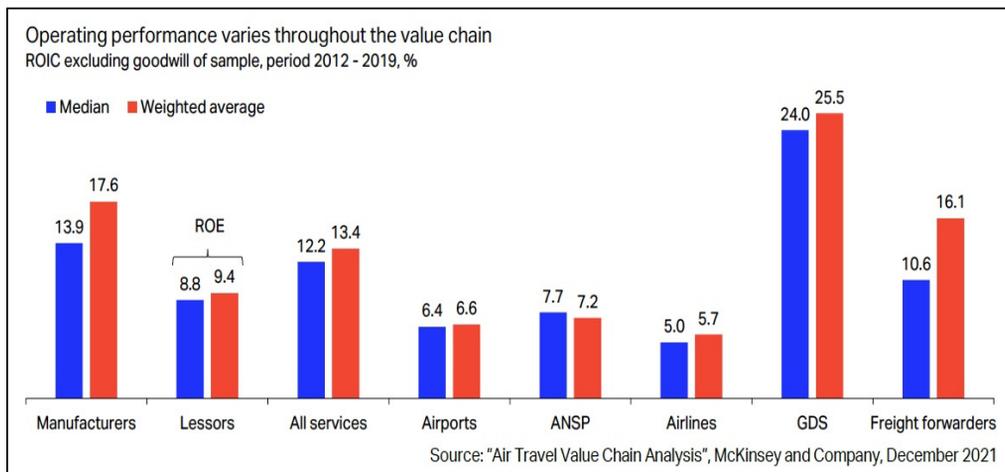
[그림 III-9] 지역별 항공사 영업 마진을 비교

1) IATA, "Recovery in EBIT margins is on track in all regions"



2.2 대규모 시장이 가지는 힘은 각 항공산업 분야마다 차이를 보여2)

- 항공사들의 재정상태는 빠르게 개선되고 있지만, 장기적으로 수익성은 회복에 어려움을 겪는 상황
- 항공산업 내 분야마다 다른 투자자본수익률(ROIC, Return On Invested Capital)³⁾
 - 2012년부터 2019년까지 항공사들의 투자자본수익률 평균은 5.7%로, 산업 분야 중 가장 낮은 수준
 - 반면 가장 높은 투자자본수익률을 보인 분야는 항공예약발권시스템(GDS)으로 25.5%를 기록했고, 높은 투자자본수익률을 가지는 분야는 주로 해당 시장 내 경쟁이 낮은 편
 - 공항 등 산업 내 독점 방식으로 운영되는 분야는 시장 내 경쟁이 적은편
- 항공산업 내 고수익 창출 분야의 특징
 - 독점으로 인해 경쟁이 낮은 시장 특성 상 대체 공급원이 많지 않은 고객들에게 높은 가격을 제시하여 높은 수익을 기록
 - 또한, 해당 분야는 혁신을 지양하고, 투자를 저해하며, 고객들에게 적은 수의 선택권을 제공하고, 제품과 서비스의 품질을 손상시키며, 기득권을 보호하는 힘을 강화하는 특징을 보유
- 경쟁이 치열한 항공사들의 낮은 수익률을 기록
 - 지난 30년 간 항공권 가격은 50% 수준으로 인하되었으며, 이는 산업 내 모든 분야의 성장하는 계기를 제공



자료: "Air Travel Value Chain Analysis", McKinsey and Company, December 2021

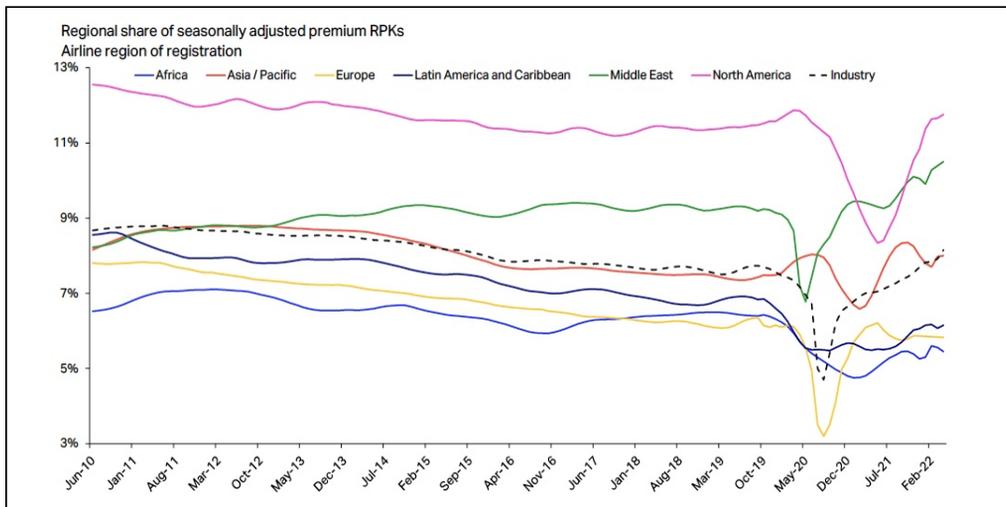
[그림 Ⅲ-10] 항공산업 분야별 투자자본수익률 비교

2) IATA, "Outsized market power in parts of the aviation value chain"

3) 생산 및 영업활동에 투자한 자본으로 어느 정도 이익을 거두었는지를 나타내는 지표

2.3 프리미엄석 시장의 점유율은 팬데믹 이전 수준으로 회복⁴⁾

- 항공사 사업 구조상 프리미엄석은 여객 수익에 큰 비중을 차지
 - 팬데믹 발생 10년 전부터 프리미엄석 RPK 비중은 계속해서 감소하는 추세
- 하계 성수기 프리미엄석 RPK 점유율은 감소
 - 이는 성수기 비즈니스 활동 감소 및 이코노미석 이용 여행객 증가에서 기인
 - 반대로 프리미엄석 이용은 일반적으로 연말 시즌에 정점을 기록
- 팬데믹 발생 이후 여행제한조치로 인해 프리미엄석의 점유율에 큰 변화
 - 2020.4월 일부 지역에서는 프리미엄석 RPK 점유율이 감소했으나, 이외 지역에서는 크게 상승, 이는 이코노미석과 비슷한 상황
 - 팬데믹의 영향으로부터 회복됨에 따라 프리미엄석은 전 세계 항공사들에게 있어 매우 중요
 - 최근 데이터에 따르면, 프리미엄석 RPK 점유율이 증가하는 추세
- 지역별 프리미엄석 RPK 점유율 비교
 - 유럽 지역의 프리미엄석 이용객 수가 타 지역보다 적지만, 2010년 유럽 항공사의 전체 대비 프리미엄석 RPK 점유율은 34%로 가장 높으며, 그 뒤를 이어 아태 지역이 26%를 기록
 - 중남미 지역과 아프리카 지역 항공사들의 프리미엄석 RPK 점유율은 최저를 기록, 이러한 추세는 팬데믹 기간에도 계속되는 중



자료: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

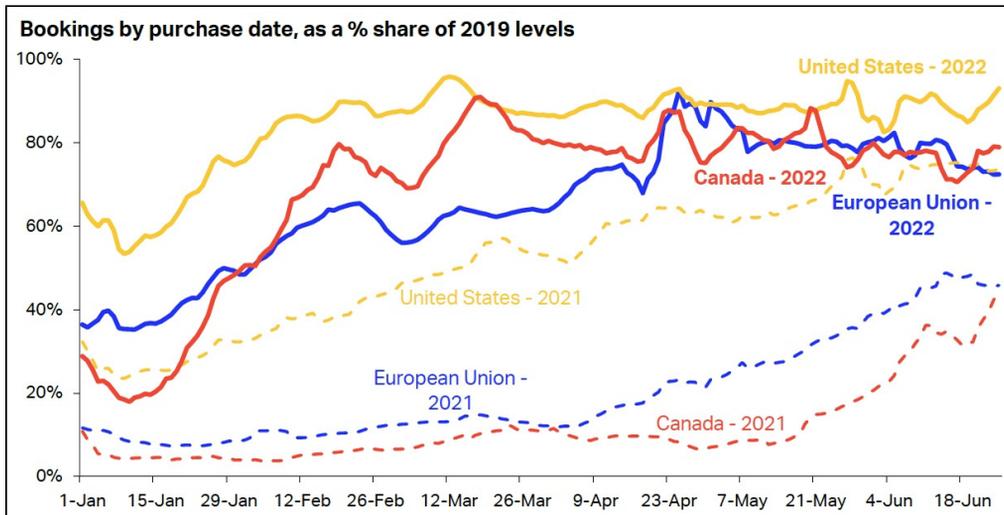
[그림 III-11] 지역별 계절요인을 제거한 프리미엄석 RPK 추이

4) IATA, "Premium passenger shares back on pre-pandemic trends"



2.4 여객 수요가 급증하면서 항공사들은 난관에 봉착5)

- 팬데믹으로부터 빠르게 회복중인 항공산업은 새로운 도전에 직면
 - 높은 에너지가격과 인력난 등의 문제는 북반구 하계 성수기를 맞이해 여객 수요 급증과 맞물려 항공사들에게 있어 큰 난관
- 전년 대비 여객 수요는 급증
 - 2021년 EU 국가 및 캐나다의 항공편 예약건수는 엄격한 여행제한조치로 인해 비교적 낮은 수준을 유지
 - 반면, 비교적 제한조치가 낮았던 미국의 국내선 시장은 이미 예약건수가 빠르게 증가했으며, 2022년 계속해서 증가를 기록
- 높아진 여객 수요를 충족하기 위한 공급력 투입 부족
 - 미국의 여객기 운항은 2021년부터 이미 크게 늘어났으며, 이로 인해 2022년 수요 급증에 대한 공급력 투입에 대한 부담은 낮은 편
 - 반면, 유럽과 캐나다 항공사들은 수요를 충족할 만큼의 대규모 공급력 투입에 난항을 겪는 상황
 - 2022년 캐나다와 유럽 국가들의 팬데믹 이전시점 대비 항공편 예약건수 증가율은 2021년보다 각각 66%p, 70%p 크게 증가한 반면, 미국은 26%p 증가하며 큰 차이를 보이지 않음



자료: Source: IATA Economics using DDS (Data are for travel between Jan 1st and Aug 31st)

[그림 Ⅲ-12] 2019년 대비 국가별 예약건수 증가율 추이

5) IATA, "Challenging passenger demand surge amid wider recovery"