

Aviation Market Trend & Analysis

항공시장동향

제 124 호 (2022. 11)



Ⅲ. 항공 이슈 분석

1. DHL 항공화물시장 현황(10월) / 81

2. IATA 주간 경제 차트 분석(10월) / 87





III 항공 이슈 분석

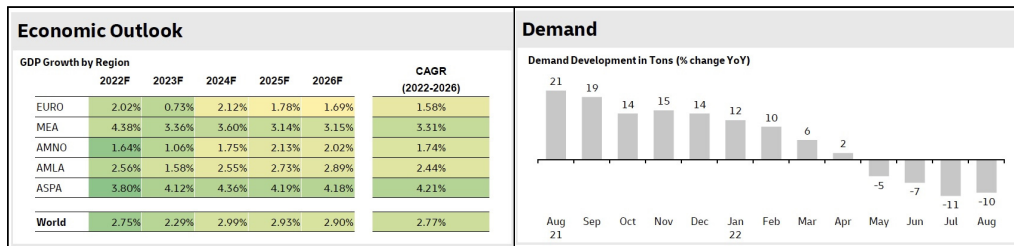
1. DHL 항공화물시장 현황(10월)

가. 개요

- 항공화물수요
 - 2022.10월 항공화물 운송량은 여전히 낮으며, 올해 전 세계 평균물가상승률 전망치는 최대 9%로 높은 물가상승률은 내년까지 이어질 전망
 - 줄어든 소비자들의 구매력으로 인해 수요 및 물동량은 감소할 것으로 예상
 - 대부분의 분야에서 낮은 판매량과 높은 재고율을 보이고 있으며, 소매 및 생활활동은 꾸준한 상황
 - 해운화물운송시장 상황이 개선됨에 따라 해운을 통한 화물운송으로 추세가 옮겨가는 상황
- 공급력
 - 2022.10월 산업 전반에 걸친 화물공급력은 전년 동월 대비 18% 증가
 - 동기간 여객 공급력은 높은 여객수요로 인해 전년 대비 23% 증가
- 항공사
 - 중국발 화물항공편의 공간계약도 연말 골든위크 시점 취소사태 이후로 개선
 - 러시아와 유럽, 영국, 미국 간의 영공폐쇄조치로 화물항공편은 추가적인 운송시간이 소요
- 제트유가
 - 2022.9월 제트유가는 배럴 당 148달러를 기록했고, OPEC+ 국가들은 생산 제한을 발표
- 화물운임
 - 일부 무역노선의 운임은 완화의 조짐이 보이며 2022.8월 전 세계 평균 화물운임은 2019년 동월 대비 6% 증가
 - 유류관련 비용은 유가와 함께 변동성을 보일 전망
- 정책 및 기타 소식
 - 일본의 해외 관광객 입국 허용과 대만의 호텔 의무자가격리 조치 해제 발표로 해당 국가로 향하는 여행객 및 벨리카고 공급력은 증가할 전망
 - 2022년 물가상승률은 2010년부터 2019년까지 세계은행의 평균물가상승률보다 6%p 높을 전망
 - 러시아와 우크라이나의 공역이 여전히 폐쇄중인 가운데, 향후 해당 조치의 완화여부는 불확실

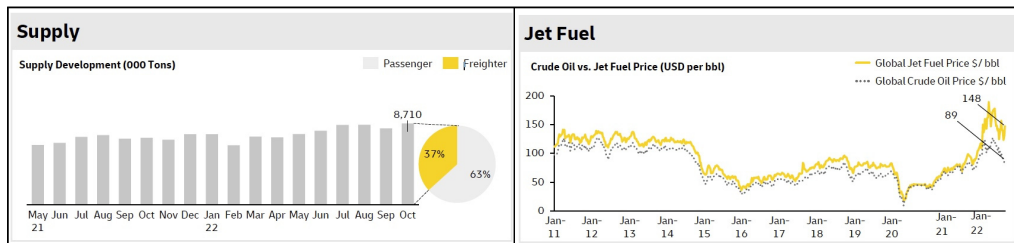
나. 항공화물시장 성장

- IMF의 2022년 세계 경제 성장률 전망치는 인플레이션의 영향으로 최대 3% 전망
- 화물 수요는 대부분의 무역노선에서 저조한 수준 지속
- 2022.10월 화물공급력은 2019년 동월 대비 5% 감소
 - 전월 대비 성장률은 계속해서 증가하며 전년 동기 대비 16% 증가
- 화물 공급력은 점차 개선을 이루는 중
 - 그러나 높은 제트유가는 화물운임 인하의 방해요소로 작용할 전망
- 2022.9월 제트유가는 다소 감소했으나, 여전히 높은 배럴 당 148달러 기록



자료: IHS Markit Group, IATA, Seabury, WorldACD Market Data, Economic Data Factbook, IMF

[그림 Ⅲ-1] 항공화물 시장의 지역별 GDP 전망 및 수요 변화



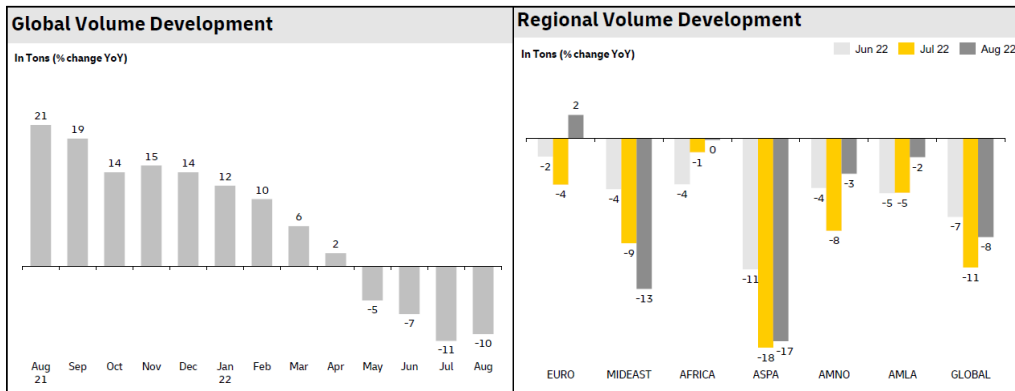
자료: IHS Markit Group, IATA, Seabury, WorldACD Market Data, Economic Data Factbook, IMF

[그림 Ⅲ-2] 항공시장의 공급력 및 제트유가 추이



다. 수요 변화

- 2022.4월부터 수요는 점차 줄어들며 낮은 수준을 유지
- 선진국의 인플레이션과 아태 지역 내 개발도상국의 신규수출 주문량이 감소하는 등 화물수요를 이끄는 원동력이 감소
- 대부분의 주요 화물노선의 물동량은 감소했으나, 반면 대서양 노선의 경우 전년 대비 화물운송량이 소폭 증가
- 높은 상품재고율로 인해 수출주문량은 감소
 - 소매 및 생산재고율이 역대 최대를 경신하며 항공화물 운송량은 더욱 감소할 전망
- 해운시장의 운영상황이 점차 회복되며 항공화물 운송량은 감소

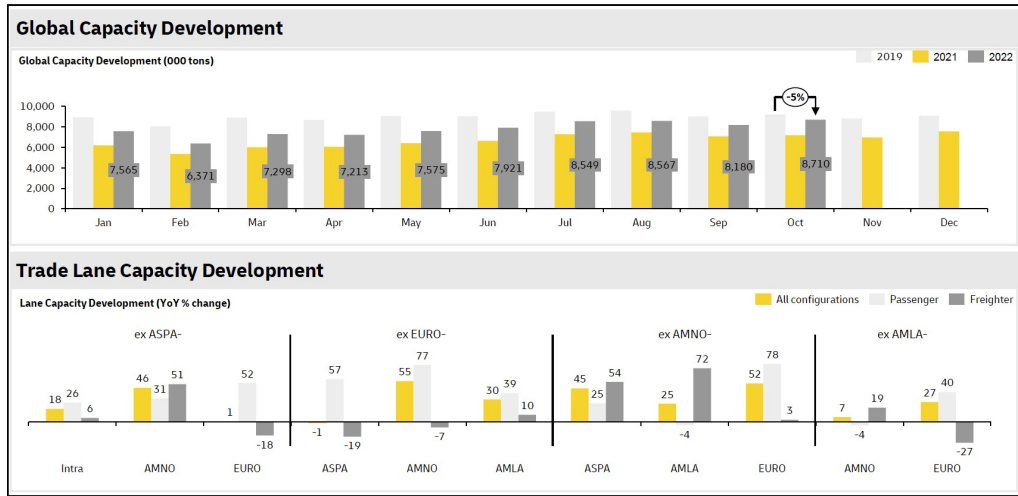


자료: WorldACD Market Data

[그림 III-3] 월별 지역별 항공화물(톤) 증감률

라. 공급력 변화

- 2022.10월 전 세계 화물 공급력은 2019년 동월 대비 5% 감소(전년 대비 18% 증가)
 - 벨리카고 공급력은 전년 대비 23% 증가
- 전월 대비 공급력은 계속해서 증가하고 있으며 낮은 수요를 감당하기에 충분한 수준
- 아태 지역의 여행제한이 완화됨에 따라 추가적인 공급력 증가가 예상
- 미주지역발 화물공급력은 부족한 상황이나 계속해서 개선 중
- 북대서양 노선의 공급력은 여객 항공편이 증가함에 따라 안정세로 복귀, 페르시아만 지역발 화물공급력 또한 증가
- 해운운송시장이 개선됨에 따라 항공화물 공급력에 대한 압력은 감소

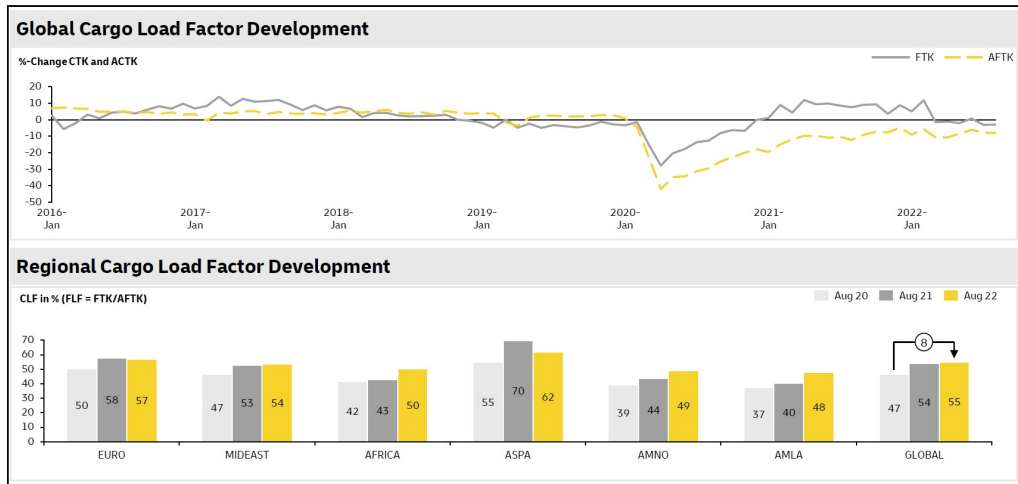


자료: Seabury

[그림 III-4] 전 세계 및 지역별 공급력 추이

마. 화물 탑재율

- 화물 공급력은 회복되었으나 대부분의 무역노선에서 수요가 공급력 대비 부족한 상황
- 화물 운송량 감소와 느린 공급력 회복으로 인해 모든 지역에서의 탑재율은 감소
- 2022.8월 전 세계 화물탑재율은 전년 대비 최대 8%p 감소



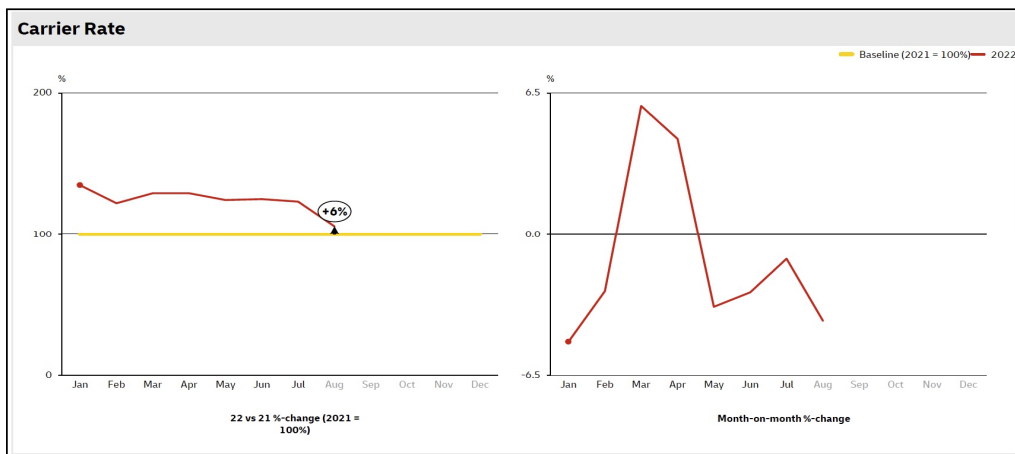
자료: IATA

[그림 III-5] 전 세계 및 지역별 탑재율 추이



바. 화물운임

- 수요 감소로 인해 대부분의 노선에서 화물운임은 높은 변동성을 보일 전망
 - 전년 및 전월 대비 증감률 또한 크게 변화
- 화물수요가 감소하고 공급력이 증가함에 따라 실물시장에 큰 변동이 보일 전망
 - 공급력이 회복되면서 화물운임은 감소하겠으나, 여전히 2019년보다 월등히 높은 상황
- 높은 제트유가와 서비스망 혼선으로 인해 화물운임은 당분간 영향을 받을 전망
 - 연료 관련비용은 유가와 마찬가지로 변동성을 보일 가능성이 높음
- 수요와 공급의 불균형을 보였던 작년에 비해 화물운임은 안정화
 - 2022.9월 화물요금은 전월과 비슷한 추세를 보이며 연말까지 비슷한 상황이 이어질 것으로 예상

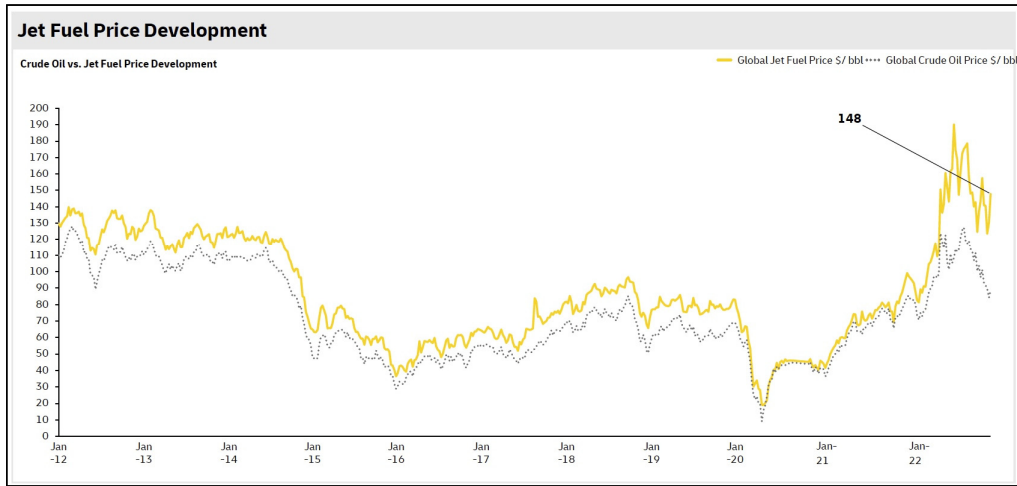


자료: WorldACD Market Data

[그림 III-6] 항공화물운임 변화 추이

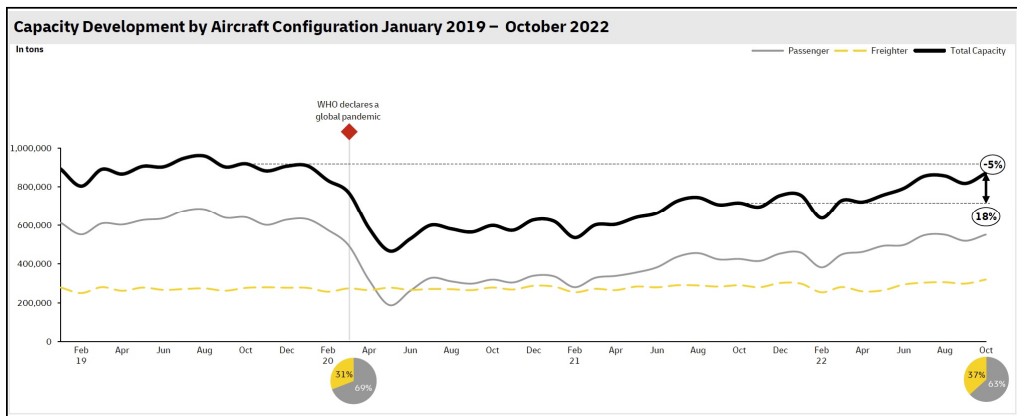
사. 제트유가

- 제트유 가격은 2022.9월 배럴 당 148 달러를 기록
- EIA는 2022.4분기와 2023년 평균 브렌트유 가격을 배럴 당 100달러 이하로 전망
- 공급 중단 및 저조한 생산량으로 인해 고유가 사태가 다시 일어날 가능성이 있으며, 낮아진 경제성장률로 인해 유가 하락의 가능성 또한 존재
- 일일 평균 석유소비량은 2022년 210만 배럴로 늘어날 전망(2023년 150만 배럴)
- 러시아를 대상으로 한 제재와 불확실한 상황으로 인해 향후 가격 변동성이 높을 전망



자료: DGF

[그림 III-7] 원유 및 제트유 가격 변화



자료: Seabury

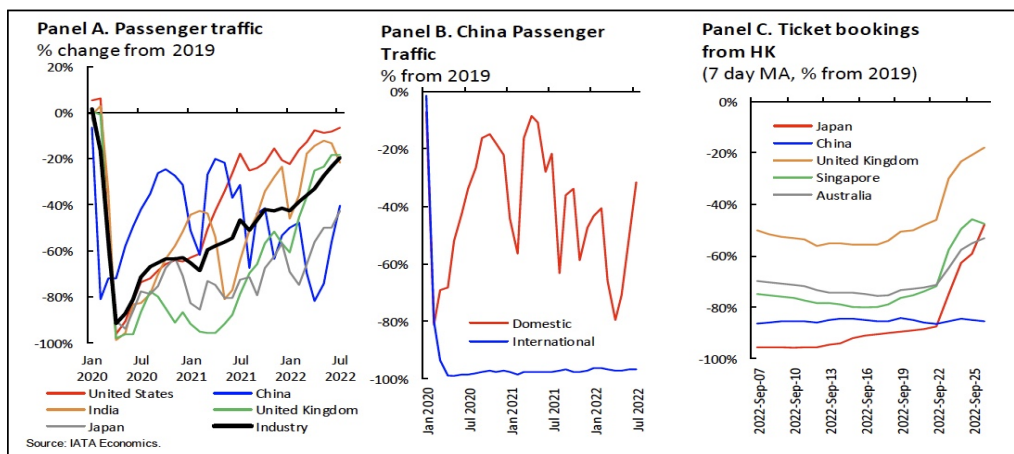
[그림 III-8] 전 세계 공급력 변화(2019.1월 ~ 2022.10월)



2. IATA 주간 경제 차트 분석(10월)

2.1 홍콩의 국경 개방소식에 하룻밤 새 항공권 예약 급증1)

- 항공시장은 코로나19로 부터 빠르게 회복
 - 코로나19 이전 많은 여객 운송량을 보여줬던 5개 국가 중 미국이 가장 빠른 속도로 회복하고 있고, 인도와 영국이 그 뒤를 잇고 있음
 - 중국 및 일본의 경우 외국인 방문에 대한 제한을 유지하여 상대적으로 더딘 회복을 보임
- 제로코로나 정책으로 큰 변동성을 보이는 중국 국내선 시장
 - 상해 지역 봉쇄를 시행한 2022.4월 국내선 여객 운송량은 팬데믹 이전의 20% 수준에 미치는 최저점을 기록
 - 검사 및 방역 기준이 강화됨에 따라 국제선 운송량 또한 크게 급감하며 코로나19 이전의 2~3% 수준
- 9월 30일 홍콩은 방역 요구조건을 완화
 - 일본의 해외여행객 입국허가와 비슷한 시기에 발표된 완화 정책으로 홍콩에서 일본으로 향하는 항공편에 대한 예약건수가 급증
 - 비록 코로나19 이전에 비해 현저히 낮은 수준이나, 영국, 싱가포르, 호주 등으로 향하는 항공편 예약이 급증
 - 반면 중국은 여전히 강경한 방역정책을 고수하며 홍콩발 중국행 항공편은 회복이 지연



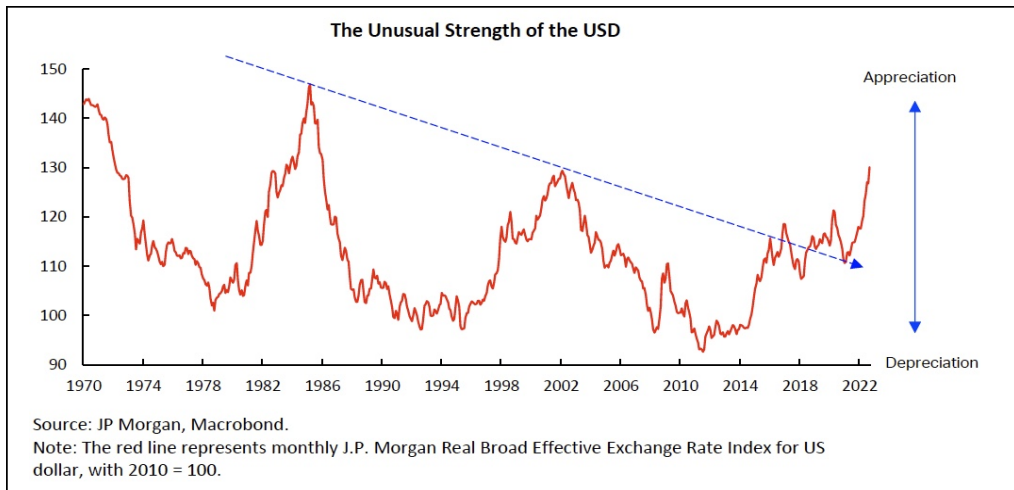
자료: IATA Economics

[그림 Ⅲ-9] 국가별 여객 운송량 및 항공권 판매량 추이

1) IATA, "Hong Kong's reopening boosted bookings in one night"

2.2 예상 밖의 미화강세로 항공사들의 부담은 증가²⁾

- 지금까지 평가절하를 보였던 미화달러의 가치는 2021년부터 급증
 - 미화의 실질실효환율 지수는 '22.9월 130.1로 1986년 이후 최대치를 기록했고, 2021.1월에 비해 17.6% 증가
- 미화달러는 지금까지 가장 안전한 통화로 인식
 - 2022년 미화의 가치 급상승은 러시아-우크라이나 전쟁과 밀접하게 연관
 - 또한 전쟁으로 전 세계적 인플레이션이 야기되며 미국 연준을 포함한 대다수의 중앙은행들이 명목이율을 인상하며 미화의 안전성은 더욱 증대
- 항공사들에게 있어 미화 강세는 또 다른 비용증가로 이어져
 - 항공연료, 항공기 등 미화로 책정된 비용은 다른 화폐를 이용하는 항공사의 비용을 크게 증가시켰으며, 달러로 책정된 부채 상환비용 또한 환율로 인해 그 부담이 상승
 - 반면 미국 항공사들은 이러한 미화 강세에 대한 부담이 줄어들었으며, 오히려 다른 통화의 약세로 인한 비용 지출이 감소될 것으로 전망
- 미국 연방준비은행이 향후 명목 이율을 인상할 필요성이 감소
 - 반면 다른 국가들은 통화가치 하락으로 인한 인플레이션을 방지하기 위해 추가적인 통화정책을 펼칠 전망



자료: JP Morgan, Macrobond

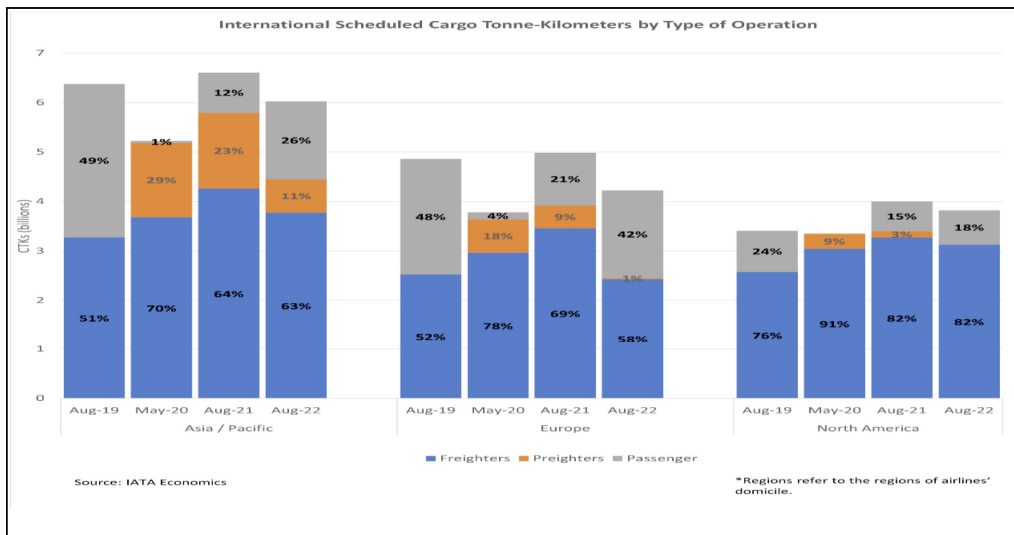
[그림 III-10] 역대 미화 통화가치 추이

2) IATA, "The unusual strength of the USD adds to airlines' burden"



2.3 화물기로 임시 개조한 프레이터(preighter) 운항 감소³⁾

- 코로나19로 인해 다수의 항공사들이 여객기를 화물기로 개조
 - 그러나 여객기 운항이 재개 및 증가함에 따라 프레이터 운항빈도는 감소
- 유럽 및 미주 지역의 프레이터 운영은 중단
 - 반면, 아태 지역 항공사들은 2022.8월 전체 CTK의 11%에 달하는 화물을 프레이터를 통해 운송
- 2020년과 2021년 화물전용 항공사들의 활동이 활발히 증가
 - 여객기 벨리칸고 공급력 증가로 화물기의 CTK는 감소했고, 러시아-우크라이나 전쟁 또한 공급력 감소에 악영향
 - 증가하는 벨리칸고 공급력으로 인해 전반적인 화물 탑재율은 감소할 전망



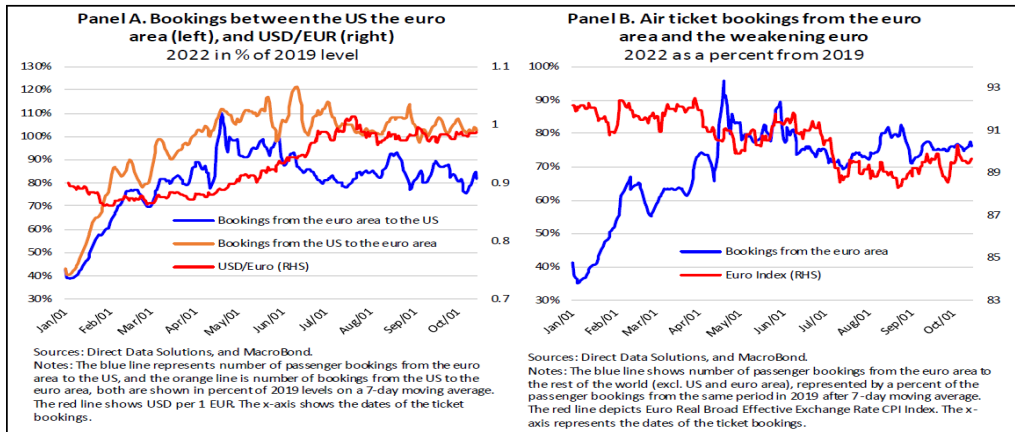
자료: IATA Economics.

[그림 III-11] 운항방식에 따른 국제선 화물 운송 점유율

3) IATA, "The Preighter Cargo Operations are Fading Away"

2.4 유로가치 하락은 유럽 여객수요에 영향4)

- 2월 러시아의 우크라이나 침공과 7월부터 시작된 유럽중앙은행(ECB)의 통화정책으로 유로화의 가치는 하락
 - 10월 14일 미화 대비 유로의 누적가치는 14% 감소했고, 이로 인한 구매력 하락은 미국으로 향하는 유럽지역의 여행수요를 감소
- 2022년 초 유럽과 미국을 오가는 항공편 예약 건수는 2019년의 40% 수준
 - 1분기 높은 백신 접종률과 여행제한조치 완화로 양 방향 항공편은 빠른 속도로 회복해 4월 중순에는 팬데믹 이전시점으로 회복
- 미국발 유럽행 항공편의 예약 건수는 코로나19 이전과 비슷하게 유지
 - 1유로 당 0.96달러 수준으로 크게 하락한 환율로 인해 미국 여행객들은 큰 혜택을 누리는 반면, 유럽 여행객의 여행비용은 크게 증가
- 일본 엔화, 영국 파운드화 등 다른 통화들 또한 가치가 최저점에 도달
 - 유럽 여행객의 국제선 항공권 예약 건수는 코로나19 이전 대비 1월 40%에서 4월 96%까지 회복
 - ECB가 7월부터 금리를 인상한 결과, 10월 중순 유럽지역발 국제선 항공편 예약 건수는 코로나19 이전 시점의 76% 수준으로 안정화



자료: Direct Data Solutions, and MacroBond.

[그림 III-12] 유로 환율변화에 따른 항공권 예약량 추이

4) IATA, "How the weak euro is affecting European travel demand"