

AVIATION MARKET TREND & ANALYSIS

항공시장동향

제 100 호 (2020. 10)



Ⅲ. 항공산업·레저 동향

1. 항공관련 경제지표 동향	/ 75
2. 항공산업관련 주요 동향	/ 82
3. 항공기 제작 및 정비 동향	/ 84
4. 우리나라 항공레저 동향	/ 86
5. 기타	/ 88





Ⅲ 항공산업·레저 동향

1. 항공관련 경제지표 동향

1.1 경제동향 및 전망

가. 경제동향¹⁾

- 한국개발연구원(KDI)에 따르면 최근 우리 경제는 코로나-19의 재확산에 따라 내수를 중심으로 경기 부진이 지속
 - 내수는 코로나-19 재확산에 따른 경제활동 제한과 예년보다 긴 장마 등의 영향으로 서비스업과 건설업을 중심으로 감소폭이 확대
 - 소매판매가 낮은 증가세를 지속한 가운데 투자도 일시적으로 위축되고 있고, 내수 부진에 따라 취업자 수는 서비스업을 중심으로 큰 폭의 감소세를 이어감
 - 내구재 소비가 높은 증가세를 유지하면서 서비스업 중심의 내수 부진을 일부 완화
- 수출은 대외수요가 점진적으로 회복되면서 소폭의 감소세를 유지
 - 전 세계에서 코로나-19 확산세가 지속되고 있음에도 불구하고 세계 제조업심리지수가 기준치를 상회하고 세계 교역량의 부진도 점차 완화
 - 9월 일평균 수출이 전월과 동일한 소폭의 감소를 기록한 가운데, 10월 제조업 업황 BSI 전망은 수출기업을 중심으로 완만한 상승세를 지속
 - 수입은 1차산품(-13.2%)이 감소하였으나 자본재(22.6%) 및 소비재(11.5%)가 큰 폭으로 증가하며 전월(-15.8%)보다 높은 1.1% 증가율 기록
 - 무역수지는 전년 동월(58.9억 달러)보다 확대된 88.8억 달러 흑자를 기록하였고, 교역조건도 전월(4.7%)보다 개선된 6.7% 상승률 기록
- 세계경제는 주요국이 소비 중심의 회복세를 유지하고 있으나, 코로나-19 확산세가 지속되면서 경기 불확실성은 여전히 높은 상황
 - 세계 산업생산과 교역량 부진이 완화되고, 제조업심리와 경기선행지수가 상승하여 경기회복 기대도 점차 확대
 - 코로나-19가 재확산되고 있는 유로존과 일부 신흥국에서 서비스업 관련 지표가 악화되거나 기준을 큰 폭으로 하회하는 등 경기 하방압력도 매우 높은 상황
 - 미국은 소비와 고용 부문이 완만한 속도로 회복되는 모습이지만, 주요 경기 및 선행지표가

1) 자료: KDI 경제동향(2020.10)

- 부진하고 대내외 정책 불확실성도 지속
- 유로존은 제조업 경기 부진이 완화되고 소비도 미약한 회복세를 유지하고 있으나, 코로나-19 감염 증가로 주요 경기 관련 심리는 위축
- 일본경제는 수출과 생산 등 주요 실물지표가 큰 폭의 감소세를 보이며 경기 위축 지속
- 중국경제는 수출과 내수 관련 지표가 개선되는 등 코로나-19 충격에서 점진적 회복
- 코로나-19 확산세가 지속되고 있어 세계경제는 2020년에 성장률이 큰 폭으로 하락한 후 2021년에 부진이 점차 완화될 전망
 - 코로나-19 관련 불확실성이 매우 높은 상황으로 감염 확산이 심화되어 강도 높은 봉쇄조치가 다시 시행될 경우 경기가 크게 위축될 것으로 평가

〈표 III-1〉 주요 경제지표

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2018	2019	2019	2020					
			Ⅳ	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	7	8	9
전산업생산 All Industry Production	1.6	0.6	1.9	1.6	-3.4	-	-1.5	-3.4	-
광공업생산 Industrial Production	1.5	-0.1	2.2	5.1	-5.1	-	-2.4	-3	-
서비스업생산 Service Production	2.3	1.4	1.9	-1.1	-3.4	-	-1.2	-3.7	-
소매판매액 Retail Sales Index	4.3	2.4	3.4	-2.9	1.9	-	0.5	0.3	-
설비투자지수 Index of Equipment Investment	-3.6	-6.2	3.7	7	6.3	-	8.1	-1.8	-
건설기성액(불변) Value of Construction Completed(Constant Price)	-4.2	-6.9	-2.9	0.3	-4.1	-	-1.2	-9.4	-
수출(통관) Export(f.o.b.)	5.4	-10.4	-11.8	-1.8	-20.3	-3.2	-7.1	-10.1	7.7
수입(통관) Imports(c.i.f.)	11.9	-6	-9.7	-1.8	-16.2	-9.1	-11.6	-15.8	1.1
무역수지(십억달러) Balance of Trade (Billion US Dollars)	69.7	38.9	10.5	8.7	2.4	16.8	4.1	3.8	8.9
실업률 Unemployment Rate	3.8	3.8	3.6	3.7	4.2	-	4.2	3.2	-
취업자수 Number of Employed	0.4	1.1	1.6	1.1	-1.5	-	-1	-1	-
소비자물가 Consumer Price	1.5	0.4	0.3	1.2	-0.1	0.6	0.3	0.7	1
국고채 3-year Treasury Bonds	1.82	1.36	1.36	1.07	0.84	0.85	0.8	0.94	0.85



구 분	2018	2019	2019	2020					
			Ⅳ	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	7	8	9
종합주가지수 KOSPI	2,041	2,198	2,198	1,755	2,108	2,328	2,249	2,326	2,328
원/달러 환율 Won/Dollar Exchange Rate	1,115.70	1,156.40	1,156.40	1,217.40	1,203.00	1,169.50	1,191.30	1,187.80	1,169.50
OECD 경기선행지수 OECD Composite Leading Indicator	-0.1	-1	-0.6	-0.8	-4.5	-2.5	-1.4	-1	-
유가(두바이, 달러/배럴) Oil Price(Dubai, US\$/bbl)	69.7	63.5	62.1	50.4	30.7	42.9	43.3	44	41.5

주: 국고채 수익률·종합주가지수·원/달러 환율은 기말 기준, 유가(두바이)는 기간평균 기준임

나. 경제전망

- 한국은행이 '20.8.27일 발표한 「경제전망(2020.8월)」에 따르면 최근 국내외 여건변화 등을 고려할 때, 경제성장률은 2020년 -1.3%, 2021년 2.8% 수준을 나타낼 전망
- 국내경기는 점차 개선되겠으나 그 속도는 당초 전망보다 더딜 것으로 예상하고 수출 부진이 점차 완화되겠으나 최근 코로나-19의 국내 감염이 다시 확산되면서 민간소비 회복이 제약될 전망
 - 민간소비는 코로나-19 사태 지속에 따른 소비심리 개선 지연 등으로 회복세가 예상보다 더딜 것으로 예상
 - 설비투자는 업황 악화로 인한 비IT부문의 부진에도 불구하고 IT부문을 중심으로 증가세 전망
 - 건설투자는 민간부문의 건물건설 부진으로 조정흐름이 지속될 전망
 - 상품수출은 주요국 경제활동이 재개됨에 따라 부진이 점차 완화되겠으나 감염병 확산이 지속되고 있어 개선흐름이 완만할 것으로 예상
- 코로나-19 사태의 향후 전개양상과 관련하여 성장경로의 불확실성이 높은 상황
- 취업자수는 금년중 13만명 감소, 내년중 20만명 증가할 전망
 - 코로나-19 영향을 크게 받는 일부 서비스업의 고용개선이 지연되고 제조업과 건설업의 업황부진이 이어지면서 당분간 감소세를 보일 전망
- 소비자물가 상승률은 2020년중 0.4%, 2021년중 1.0%로 전망
 - 금년 중 국제유가가 지난해 수준을 상당폭 하회하는 가운데 수요측 물가압력도 낮은 수준을 지속하고 있으나 최근 집중호우에 따른 일부 농산물 공급차질은 상방요인으로 작용
 - 내년 중에는 국제유가 하락의 영향이 사라지고 경기도 점차 개선되면서 금년에 비해 높아질 것으로 예상
- 경상수지 흑자규모는 2020년과 2021년에 각각 540억 달러 및 550억 달러로 전망

〈표 III-2〉 한국은행 경제성장 전망

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2019	2020 ^{e)}		2021 ^{e)}			
	연간	상반	하반	연간	상반	하반	연간
GDP	2.0	-0.8	-1.8	-1.3	2.3	3.2	2.8
민간소비	1.7	-4.4	-3.4	-3.9	4.0	3.6	3.8
설비투자	-7.5	4.2	0.9	2.6	4.5	7.8	6.2
지식재산생산물투자	3.0	2.8	3.0	2.9	3.0	4.0	3.5
건설투자	-2.5	1.9	-3.1	-0.7	-2.6	1.7	-0.4
상품수출	0.5	-3.2	-5.6	-4.5	5.4	4.2	4.8
상품수입	-0.8	-1.1	-2.5	-1.8	6.3	5.6	5.9

주: '20년 및 '21년도는 예상치, Expectation

- 세계경제 성장은 완만하게 회복되겠으나 최근 회복흐름이 다소 약화되고 주요국 경제활동이 점차 재개되면서 소비와 생산 부진이 다소 완화
- 주요 선진국과 다수 신흥국에서 코로나-19 확산세가 지속됨에 따라 회복에 제약이 걸리고 코로나-19 전개양상 및 미·중 갈등과 관련한 불확실성이 매우 높은 상황
 - 미국은 경제활동이 재개되면서 소비를 중심으로 부진이 완화되었으나 최근 회복 모멘텀은 다소 약화되고 코로나-19 재확산 우려에도 적극적인 재정·통화 정책에 힘입어 개선흐름이 이어질 것으로 예상
 - 유로지역은 생산과 소비가 회복세를 보이고 심리지표도 점차 개선되고 경제회복기금 합의에 따른 심리회복 등으로 개선흐름이 이어지나 코로나-19 확진자수 증가로 속도는 더딘 전망
 - 일본은 소비가 다소 개선되었으나 생산과 수출 부진이 이어지면서 개선세가 미약하고 기업 및 가계의 심리 위축 등으로 하반기 들어서도 더딘 회복세를 보일 전망
 - 중국은 생산 증가세가 이어지고 인프라 및 부동산 투자가 늘어나면서 개선흐름을 지속하고 향후에도 공공투자를 중심으로 견실한 증가세를 보이면서 회복 흐름이 이어질 전망

〈표 III-3〉 한국은행 경제성장 전망 우리나라 2020~2021년도 경제성장률 전망 요약

(단위: %)

구 분	'19년	'20년 전망	'21년 전망	발표시점
OECD Single-hit*	2.0%	-1.0%	3.1%	2020/09/16
IMF	2.0%	-1.9%	2.9%	2020/10/13
한국은행	2.0%	-1.3%	2.8%	2020/08/27
LG경제연구원	2.0%	-1.0%	2.5%	2020/08/07
현대경제연구원	2.0%	-0.5%	-	2020/08/21
KDI	2.0%	-1.1%	3.5%	2020/05/20

주: 각 기관별 발표 자료 / * Single-hit : 코로나-19의 2차 확산이 없는 경우



1.2 환율

- 원/달러 환율은 7월 미·중 갈등 및 코로나-19 재확산 우려 등에도 불구하고 백신 개발 기대, EU 경제회복기금 설립 합의, 미 연준과 통화스왑계약 연장 등에 따른 투자심리 개선과 미 달러화 약세 영향 등으로 하락
- 8월 국내외 코로나-19 관련 소식 및 미·중 갈등 전개 양상, 미 달러화 움직임 등에 영향을 받으며 비교적 좁은 범위에서 등락
- 9월 중순 이후 국내 코로나-19 재확산세가 진정되면서 미 달러화 약세 등에 비해 원화의 강세폭이 제한적이었던 인식 반영되면서 빠르게 하락
- 3/4분기 원/엔 환율은 7월에 6월말 수준을 유지하다 8~9월 하락하였고, 원/위안 환율은 7~8월 상승세를 보였으나 9월 하락

〈표 Ⅲ-4〉 원/달러, 원/엔, 달러/유로 및 엔/달러 환율 추이

(기말 기준, 단위: 원, 달러, 엔, %)

구분	2018	2019	2020					
			1/4	2/4	3/4	7월	8월	9월
원/달러	1,115.7 (4.2%)	1,156.4 (3.6%)	1,217.4 (5.3%)	1,203.0 (-1.2%)	1,169.5 (-2.8%)	1,191.3 (-1.0%)	1,187.8 (-0.3%)	1,169.5 (-1.5%)
(평균)	1,100.6 (-2.6%)	1,166.1 (6.0%)	1,194.9 (1.6%)	1,220.2 (2.1%)	1,188.0 (-2.6%)	1,198.9 (-0.7%)	1,186.3 (-1.1%)	1,177.7 (-0.7%)
원/100엔 ¹⁾	1,008.8 (6.3%)	1,059.6 (5.0%)	1,123.7 (6.0%)	1,116.5 (-0.6%)	1,107.1 (-0.8%)	1,141.4 (2.2%)	1,124.0 (-1.5%)	1,107.1 (-1.5%)
(평균)	996.5 (-1.2%)	1,070.3 (7.4%)	1,098.0 (1.6%)	1,134.4 (3.3%)	1,119.2 (-1.3%)	1,122.8 (0.0%)	1,119.3 (-0.3%)	1,115.3 (-0.4%)
원/위안	162.4 (-0.4%)	165.6 (2.0%)	171.5 (3.6%)	170.1 (-0.8%)	171.7 (-0.1%)	170.3 (0.1%)	173.2 (1.7%)	171.2 (-1.2%)
(평균)	166.4 (-0.6%)	168.6 (1.3%)	171.0 (2.4%)	171.9 (0.5%)	171.2 (0.6%)	171.0 (0.3%)	171.3 (0.2%)	172.8 (0.9%)

주: 1) KEB하나은행 고시 대고객 매매기준율(당일 최종 고시가)

2) ()내는 미달러화, 엔화(100엔) 및 위안화 대비 원화가치 변화율[(+)강세·(-)약세], 전기(말) 대비

자료: 한국은행

1.3 항공유가

- 제트항공유의 '20년 3/4분기 Platts 지수²⁾는 8월까지 120대를 유지하다 9월부터 점차 하락하면서 '20.10.2일 110.1을 기록
 - 제트항공유 월별 Platts 지수: 122.3(7.3) → 126.6(7.24) → 124.0(8.7) → 120.2(8.21) → 114.6(9.4) → 114.4(9.25) → 110.1(10.2)
- 제트항공유의 지역별 비중을 살펴보면 북미 39%, 유럽 & CIS 28%, 아시아 & 오세아니아 22% 순으로 나타남
- 지역별 제트항공유 Platts 지수는 남미 & 중미 지역이 116.18로 가장 높고, 유럽 & CIS 지역이 106.77로 가장 낮음

〈표 III-5〉 지역별 제트항공유 Platts 지수 및 가격

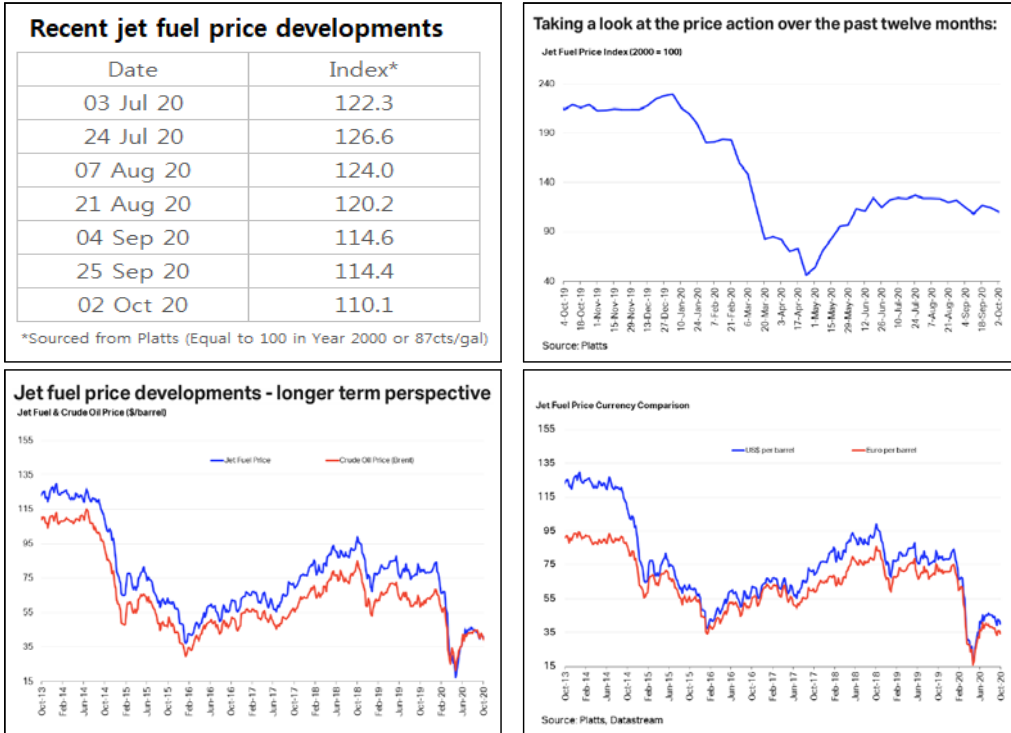
(2020.10.2일 기준)

구 분	Index 비중 (%)	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000=100	전주 대비 (%)	전월 대비 (%)	전년 대비 (%)
Jet Fuel Price	100%	95.90	40.28	317.93	110.10	-3.8%	-3.9%	-48.6%
아시아 & 오세아니아	22%	94.62	39.74	313.95	113.55	-4.1%	-2.7%	-47.3%
유럽 & CIS	28%	94.35	39.63	312.25	106.77	-3.6%	-0.7%	-49.6%
중동 & 아프리카	7%	89.92	37.77	297.99	112.78	-4.0%	0.3%	-49.6%
북미	39%	98.44	41.34	326.62	109.92	-3.7%	-7.2%	-48.3%
남미 & 중미	4%	99.86	41.94	331.35	116.18	-3.0%	-5.8%	-47.0%

자료: IATA

- 원유가가 내리면 제트유가도 내리는 동조화(coupling)현상을 그래프로 확인가능하며, 원유가와 제트유가 간 차이(spread)가 어느 정도 일정하게 유지
- '20.10.2일 기준 제트유는 배럴당 40.28달러로 전주 대비 3.8% 하락, 전월 대비 3.9% 증가, 전년 대비로 48.6% 하락

2) Platts는 2000년대의 유가를 100으로 환산하여 유가지수를 산정



[그림 Ⅲ-1] 제트항공유 Platts 지수 및 가격변동

1.4 유류할증료 현황 분석

가. '20.11월 유류할증료 현황

- 국제선 유류할증료는 '20년 1월 3단계에서 '20년 2월 4단계로 상승했다가 국제유가가 급락하면서 '20년 3월 2단계로 하락 후 '20년 4월에서 11월까지 0단계로 8개월 연속 0원을 기록
 - 유류할증료 단계: 3단계('20.1) → 4단계('20.2) → 2단계('20.3) → 0단계('20.4~'20.11)
- 국제선 유류할증료의 기준이 되는 '20년 9월 16일~'20년 10월 15일 싱가포르 국제석유시장 항공유(MOPS) 가격이 배럴당 41.03달러, 갤런당 97.75센트를 기록함에 따라 0단계로 책정
- 국내선 유류할증료(부가세 포함)는 '16년 6월 이후 5월 처음으로 0단계가 적용된 이후 7개월 연속 0원을 기록
 - 국내선 유류할증료: 3,300원('20.1) → 5,500원('20.2~'20.3) → 2,200원('20.4) → 0원('20.5~'20.11)

2. 항공산업관련 주요 동향

2.1 뉴 노멀을 위한 공항 운영 전략³⁾

- 코로나-19 혼란 속에 공항은 몇가지 주요 영역에서 비즈니스 및 운영 프로세스를 재고
- ACI는 코로나-19 대유행으로 2020년 공항 수입 50%가 감소하고 여객교통량이 40% 감소할 것이라 예측
 - 대다수 공항은 인프라 일부를 폐쇄하고 자본 지출을 지연시키고 인건비 등 가변비용을 줄임으로써 재정적 생존가능성을 확보

1. 새로운 조치를 통한 운영 복구

- 항공사 운항 재개시 공항부문이 회복되고 선제적으로 각국은 여행 및 국경 제한 해제 필요
 - 각국의 국내 상황이 안정되었을 때 국내 항공 여행이 재개되고, 국제 항공 여행의 재개는 전염병이 전 세계적으로 통제되고 여행이 안전하다는 확신이 필요함
- 하나의 시나리오는 각국이 엄격한 건강 관리 체제를 갖추고 있고 확신하는 지역에서 국제선 운항 재개하거나 다른 시나리오는 국가의 의무 건강 검진 또는 코로나-19 검사 인증서 같은 탑승전 탑승객에게 제한사항을 부과하는 것임
- 항공운송업계 전문가들은 코로나-19의 영향이 1년 이상 지속될 것으로 예상하며, 공항 관리는 대유행 이후 변화를 관리하기 위해 조정될 필요가 있음

2. 새로운 규범의 적응

- 사회적 거리두기
 - 코로나-19의 높은 전염성을 감안할 때, 백신이 개발될 때까지 사회적 거리두기는 공항에서 표준이 될 것임
 - 사회적 거리두기의 요소는 레이아웃에서 처리량까지 승객 처리 접점을 근본적으로 변경시키며 공항은 신규 또는 기존 터미널 계획과 기존 터미널 용량을 검토해야함
 - 공항 수용력에 미치는 영향은 전세계 항공 규정과 각국이 채택한 보건 프로토콜에 따라 결정
- 건강 검진
 - 열 스캐너 및 진단 키트와 같은 기술 솔루션은 프로세스 도입될 때 승객 흐름을 지나치게

3) International airport Review, Strategising airport operations for the new norm(<https://www.internationalairportreview.com/article/138466/strategising-airport-operations-new-norm/>)



- 제한하지 않도록 주의하면서 그 효과성에 대한 추가 평가 필요
- 업무지속계획, 다른 기관과 조정, 필요한 진단 시설/격리 구역 및 감염의심 승객을 위한 공항 외부 출입 금지 구역까지의 이동경로 등을 고려해야함
- 전략적 차원에서 공항은 공용 공간과 영향이 큰 구역을 보다 집중적 청소·소독 필요
- 비접촉 승객 처리
 - 공항은 승객 여정 내내 자율적이고 핸드프리 승객 자가 처리 솔루션을 고려하고 시장에 이미 출시된 홍채스캔 및 안면 인식과 같은 비접촉 인식 기술을 활용
- 향상된 명령 및 제어
 - 코로나-19 대유행은 업무지속계획 및 위기관리의 중요성을 보여주며 비상 대응을 지원할 명령 센터가 필요
 - 명령 센터는 공항 운영에 대한 통일된 시각을 제공하여 주요 의사 결정자에게 상황에 대한 신속하고 포괄적인 상황을 제공
 - 위기 관리에서 데이터 적시성과 정확성이 중요하며 명령 제어 플랫폼은 유연성을 반영한 웹 애플리케이션 형태가 적합
- 복구 계획의 유연성
 - 전 세계적으로 여행 제한 해제 속도가 차이 나서 공항별 복구가 상이함에 따라 복구 계획은 최대한 유연성을 유지하는 것이 중요
 - 항공사, 항공 내비게이션 서비스 제공업체(ANSPs) 등 공항의 주요 관계자들 간 조정이 핵심
- 공항운영센터(Airport Operations Centre, APOC)
 - 공항운영센터는 급증하는 항공 수요와 공항 혼잡에 대처하기 위한 공항 협업과 효율성을 향상시킴
 - 공항운영센터의 코로나-19 관리 지원 방안
 - 에어사이드 및 터미널 내 통합 상황 인식, 터미널 레이아웃에 대한 열감지 등 센서 데이터 정보와 체류시간을 추적해 청소, 위생 및 보건·체온검사 강화
 - A-CDM(Airport Collaborative Decision Making)을 활용하여 공항 내 협업기관 간 위기 상황에서 신속한 대응 가능
 - 다중 데이터 스트림 통합으로 시기 적절하고 정확한 보고를 위한 공통 소스 형성
 - 변화한 프로세스와 중요 절차를 업데이트하고 공항 직원이 이를 숙지하고 최신 상태 유지
 - 축소된 터미널 및 공항 수용 능력 내 슬롯 할당을 위한 최적의 의사 결정
- 사전 예방적 관점
 - 단순히 반응하는 것이 아닌 선제적이고 전략적인 자세를 취하는 것이 중요하며 혁신과 기술을 활용하여 공항은 공항 관리의 핵심인 공항운영센터 구현을 가속화할 필요가 있음

3. 항공기 제작 및 정비 동향

3.1 글로벌 항공기 제작 동향

가. 항공기 운용

- CAPA 자료를 분석한 결과 세계 운용중인 항공기 24,416대 중 보잉사 제작항공기가 8,055대로 전체의 32.9%, 에어버스 제작 항공기가 7,600대로 31.1% 비율을 나타냄⁴⁾

〈표 III-6〉 제작사별 항공기 운용 현황

(2020.9.29일 기준, 단위: 대, %)

제작사	대수	비율	제작사	대수	비율
Airbus	7,600	31.1	Hawker Siddeley Aviation	12	0.0
Antonov	347	1.4	Ilyushin	134	0.5
ATR	726	3.0	IPTN Indonesia	4	0.0
Beech Aircraft Corporation	592	2.4	Let	141	0.6
Boeing	8,055	32.9	Lockheed Company	35	0.1
Boeing/McDonnell Douglas	254	1.0	Mitsubishi	11	0.0
Bombardier	919	3.8	NAMC	1	0.0
British Aerospace	259	1.1	Pilatus Aircraft Ltd	53	0.2
Britten-Norman	144	0.6	Piper	2	0.0
CASA	43	0.2	PZL Mielec	21	0.1
Cessna Aircraft Company	945	3.9	Reims-Cessna	9	0.0
Comac	37	0.2	Saab	163	0.7
De Havilland of Canada	1,089	4.5	Short Brothers	82	0.3
Dornier	173	0.7	Sukhoi	100	0.4
Embraer	1,848	7.6	Swearingen Corporation	226	0.9
Fokker	212	0.9	Tupolev	34	0.1
GAF	6	0.0	Xian Aircraft Industry Company	38	0.2
Grumman Aircraft Corporation	7	0.0	Yakovlev	54	0.2
Harbin Aircraft Industries Group	40	0.2			
합계	24,416				

주: In service 기준, 일부 제작사 자료 미포함

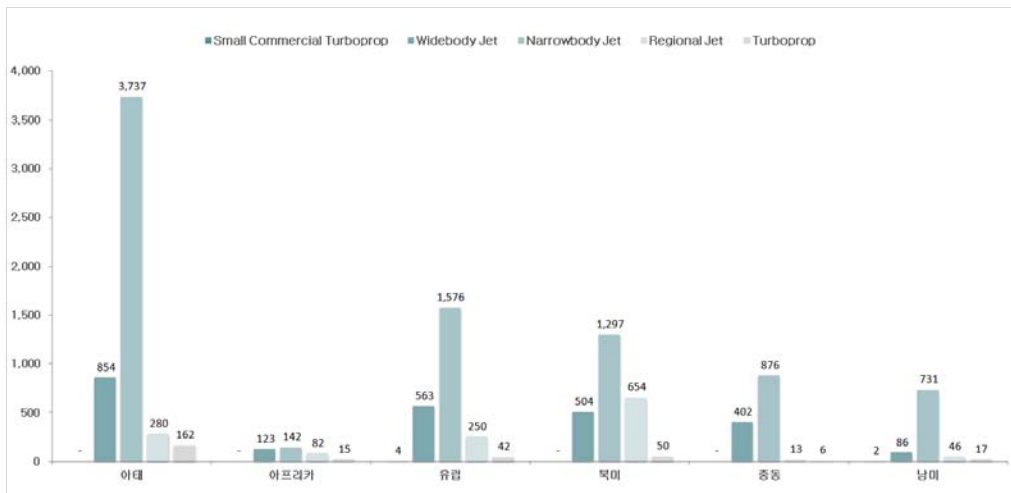
4) CAPA(2020.9.29) 공급석 기준



나. 항공기 제작

● 항공기 유형별 지역별 주문 현황(2020.9.29일 현재 기준)

- 소형 상업용 터보프롭기⁵⁾: 유럽 4대, 남미 2대
- 광폭동체 제트기⁶⁾: 아·태 854대, 아프리카 123대, 유럽 5563대, 북미 504대, 중동 402대, 남미 86대
- 협폭동체 제트기⁷⁾: 아·태 3737대, 아프리카 142대, 유럽 1,5762대, 북미 1,297대, 중동 876대, 남미 731대
- 지역용 제트기⁸⁾: 아·태 280대, 아프리카 82대, 유럽 250대, 북미 654대, 중동 13대, 남미 46대
- 터보프롭기: 아·태 162대, 아프리카 15대, 유럽 42대, 북미 50대, 중동 6대, 남미 17대



자료: CAPA

[그림 Ⅲ-2] 전 세계 항공기 지역별 주문 현황

- 5) 터보프롭기: 프로펠러 구동으로 동력을 얻는 가스터빈엔진 항공기(ATR 42, ATR 72, Q400 등)
- 6) 광폭동체 제트기: 기체 폭 지름이 5~6m로 통로가 2줄인 항공기(B747, B767, A330, A380 등)
- 7) 협폭동체 제트기: 기체 폭 지름이 3~4m로 통로가 1줄인 항공기(B737, B757, A320 등)
- 8) 지역용 제트기: 중거리용 터보팬제트엔진 항공기(ERJ 145, CRJ 700, Fokker 100 등)

4. 우리나라 항공레저 동향

4.1 항공레저스포츠 현황

- '17.3.30일 항공레저스포츠·항공레저스포츠사업 등록 및 준용규정 등을 포함한 「항공사업법」 및 항공안전활동 내용을 포함한 「항공안전법」을 시행함
- 항공사업법의 항공레저 관련 주요 내용
 - 항공레저스포츠사업 신설에 따른 등록기준 마련
 - 항공레저스포츠사업에 대한 준용규정 마련
 - 항공보험 등의 가입 의무 마련
- 항공안전법의 항공레저 관련 주요 내용
 - 항공레저스포츠사업자의 항공안전 확보 마련
- '20.9.30일까지 경량항공기 및 초경량비행장치는 총 16,863대가 등록 또는 신고됨⁹⁾
 - 경량항공기(220대, '20.9.30일 기준): 항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 비행기, 헬리콥터, 자이로플레인(gyroplane) 및 동력패러슈트(powerd parachute) 등을 의미함(항공안전법 제2조제2호)

〈표 III-7〉 경량항공기 등록 현황

('20.9.30일 기준, 단위: 대)

구 분	동력비행장치		회전익비행장치		동력패러슈트	합계
	타면조종형 비행기	체중이동형 비행기	경량 헬리콥터	자이로 플레인		
대수	198	4	7	6	5	220

자료: 국토교통부 항공기술과

- 초경량비행장치(16,643대, '20.9.30일 기준): 항공기와 경량항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 장치로서 자체중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 동력비행장치, 행글라이더, 패러글라이더, 기구류 및 무인비행장치 등을 의미함(항공안전법 제2조제3항)

9) 자료: 국토교통부 항공기술과



〈표 III-8〉 초경량비행장치 신고 현황

(‘20.9.30일 기준, 단위: 대)

구 분	동력비행장치		동력패러 글라이더	패러 글라이더 (영리)	기구류	무인비행장치		합계
	타면조종형 비행기	체중이동형 비행기				무인동력 비행장치	무인 비행선	
대수	-	-	415	1,029	68	15,075	56	16,643

자료: 국토교통부 서울지방항공청, 부산지방항공청, 제주지방항공청

- 2020.9월 말 기준 경량항공기는 1,374명, 초경량비행장치는 44,224명이 자격 취득

〈표 III-9〉 경량 및 초경량 비행장치 자격취득 현황

(‘20.9.30 기준, 단위: 명)

기간	초경량비행장치	경량항공기 조종사
2004	370	-
2005	249	-
2006	130	-
2007	184	-
2008	250	-
2009	380	267
2010	122	210
2011	38	141
2012	39	94
2013	90	148
2014	1,241	105
2015	936	65
2016	999	81
2017	3,367	72
2018	11,440	60
2019	14,843	70
2020.9	9,546	61
합계	44,224	1,374

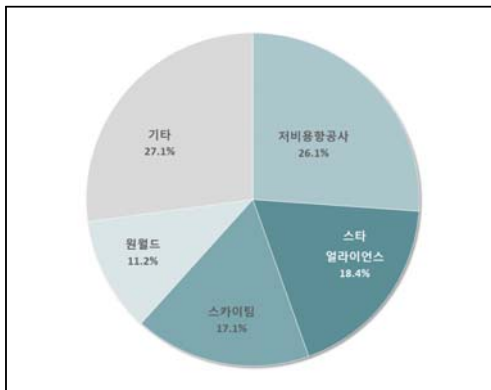
자료: 한국교통안전공단 항공시험처

5. 기타

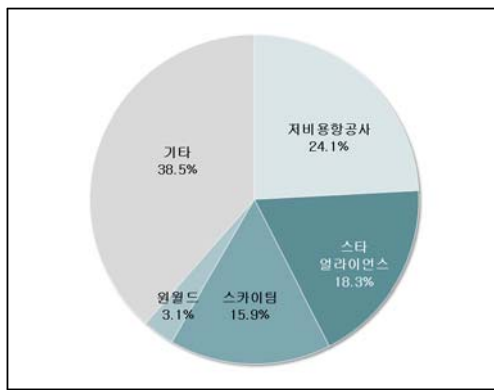
5.1 항공사 제휴 현황

- 항공사 제휴별 ASK 기준 운송력 점유율은 Star Alliance 18.4%, SkyTeam 17.1%, Oneworld 11.2%, 저비용항공사 26.1%, 기타 항공사 27.1%
- 항공사 제휴별 기단현황은 Star Alliance 2,509대, SkyTeam 2,276대, Oneworld 1,002대, 저비용항공사 4,267대, 기타 항공사 14,362대

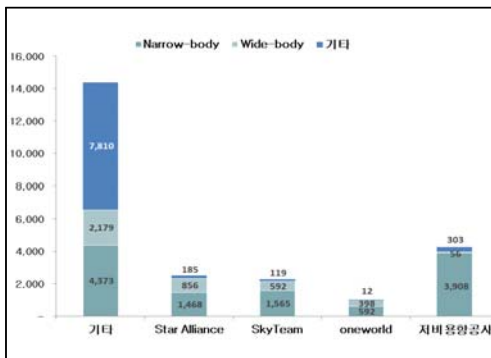
(2020.9.29일 기준)



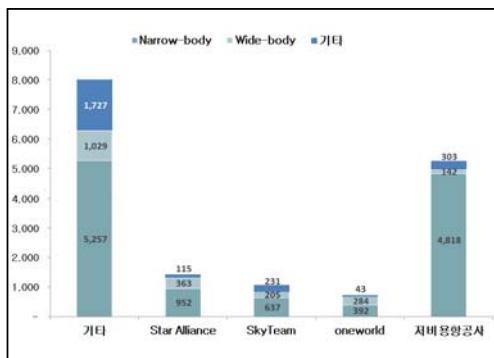
전 세계 제휴별 ASK 점유율



아·태지역 제휴별 ASK 점유율



기단규모



기단주문

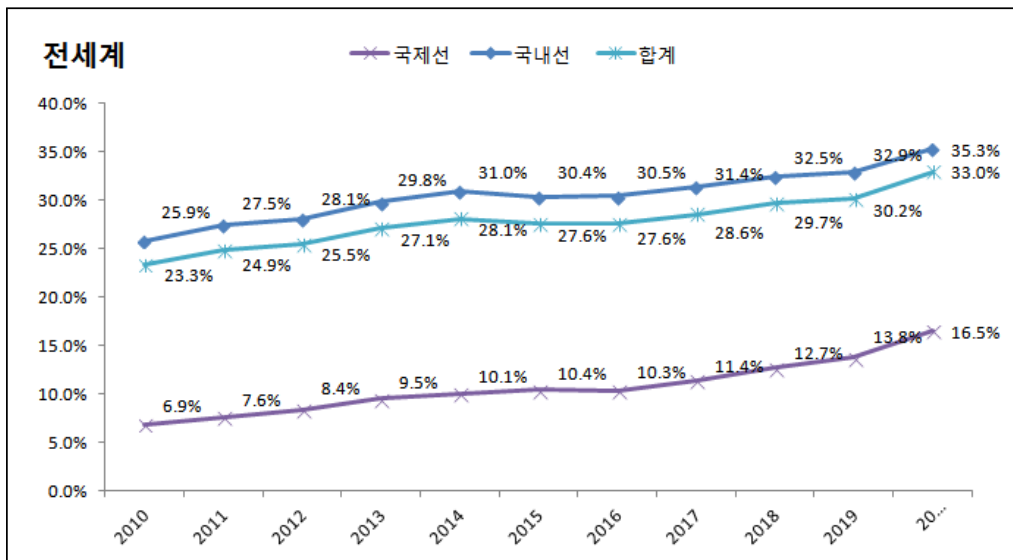
[그림 Ⅲ-3] 항공사 제휴별 현황



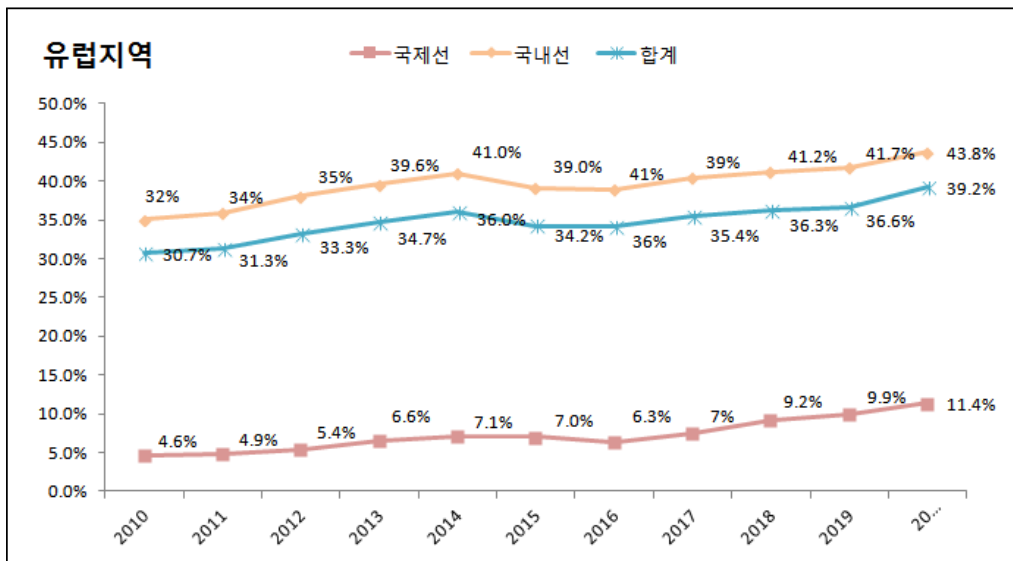
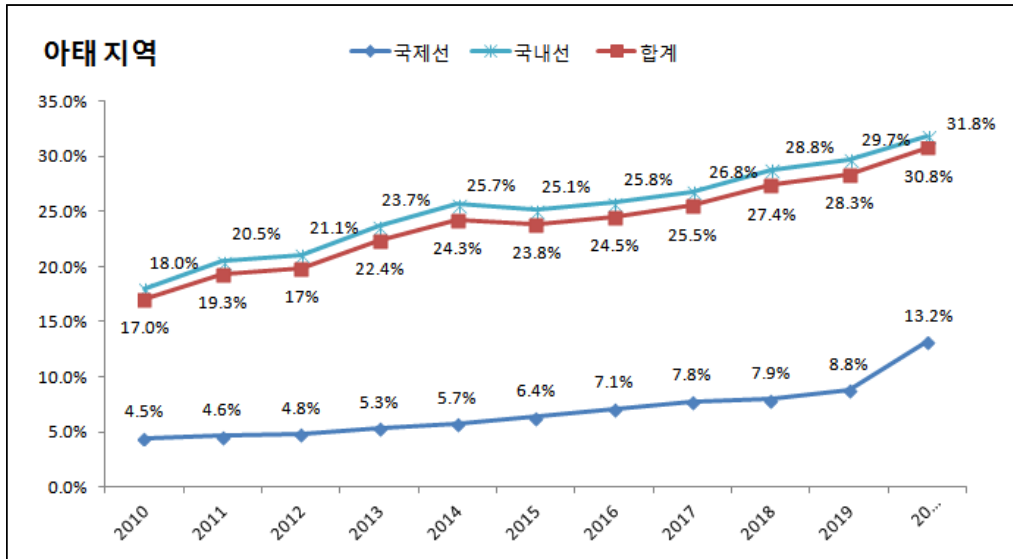
5.2 저비용항공사 동향

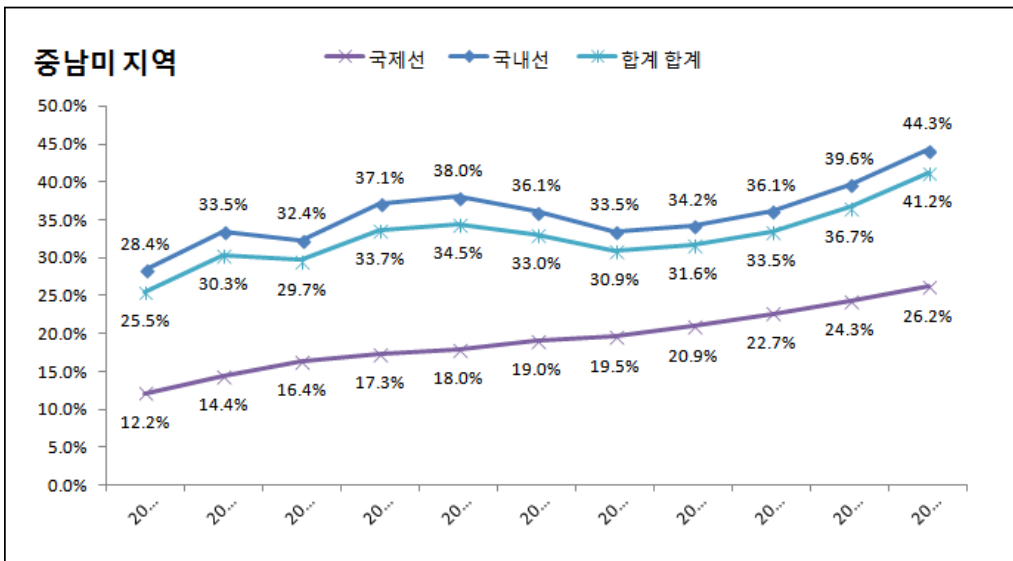
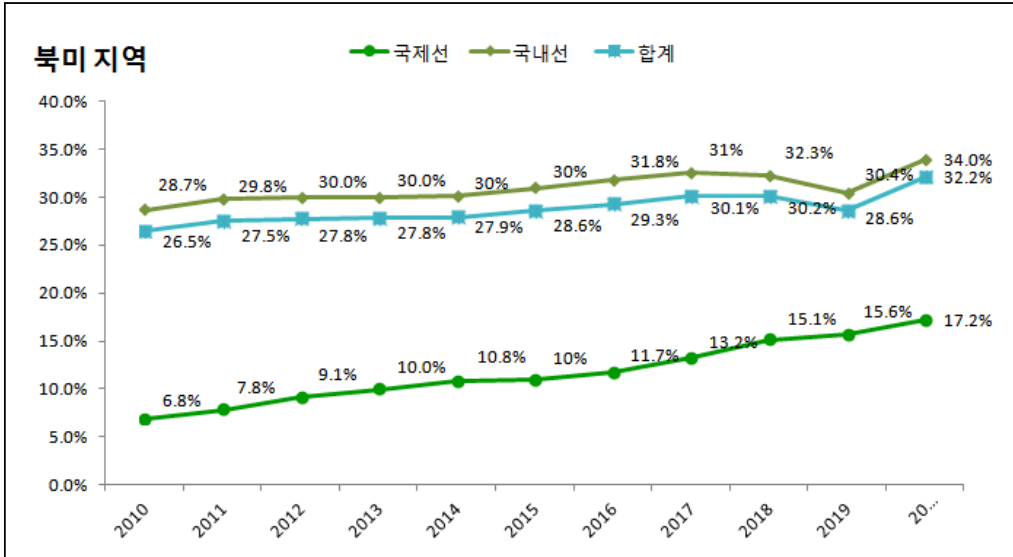
가. 주요 저비용항공사 수송 현황¹⁰⁾

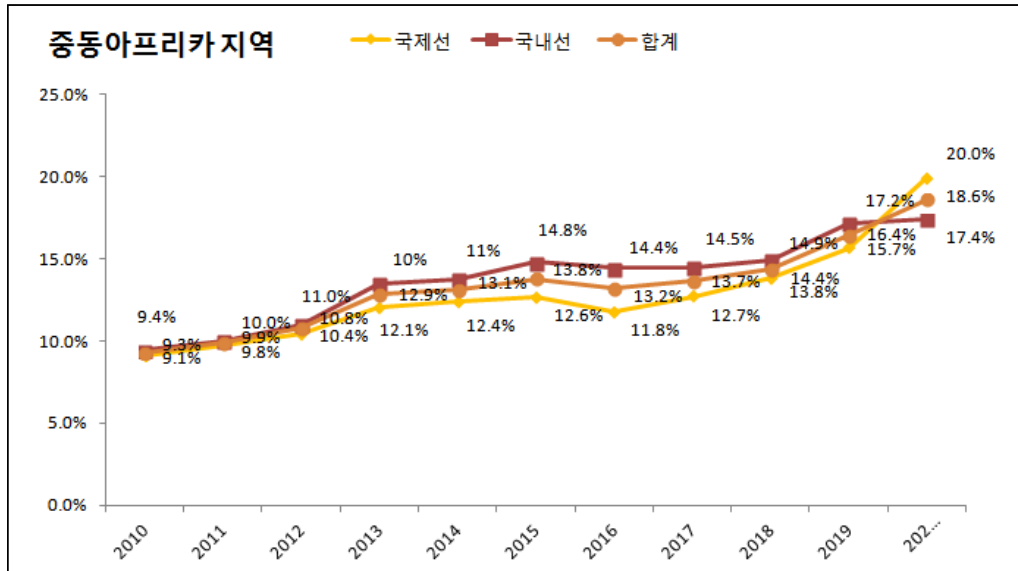
- 2020년 1월부터 10월까지 전 세계 저비용항공사 공급좌석 점유율은 국제선 16.5%, 국내선 35.3%, 전체 33.0%를 기록
 - 아시아·태평양 지역 점유율 : 국제선 13.2%, 국내선 31.8%, 전체 30.8%
 - 유럽 지역 점유율 : 국제선 11.4%, 국내선 43.8%, 전체 39.2%
 - 북미 지역 점유율 : 국제선 17.2%, 국내선 34.0%, 전체 32.2%
 - 중남미 지역 점유율 : 국제선 26.2%, 국내선 44.3%, 전체 41.2%
 - 중동·아프리카 지역 점유율 : 국제선 20.0%, 국내선 17.4%, 전체 18.6%



10) 2017.4월, CAPA가 2007-2016년의 점유율을 전면 수정함에 따라 과월호의 자료와 차이가 있을 수 있음







[그림 III-4] 저비용항공사의 지역별 공급좌석 점유율(2010~2020년)

나. 주요 저비용항공사

1) 아시아·태평양지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	대한민국	Air Busan	BX	PUS
2	대한민국	Air Seoul	RS	ICN
3	대한민국	Eastar Jet	ZE	GMP
4	대한민국	Fly Gangwon	4V	YNY
5	대한민국	JEJU air	7C	CJU
6	대한민국	Jin Air	LJ	ICN
7	대한민국	T'way Air	TW	GMP
8	일본	AirAsia Japan	DJ	NGO
9	일본	Jetstar Japan	GK	NRT
10	일본	Peach	MM	KIX
11	일본	Spring Airlines Japan	IJ	NRT
12	일본	Zipair	ZG	NRT
13	일본	Zipair	ZG	NRT
14	중국	9 Air	AQ	CAN
15	중국	Air Guilin	GT	KWL



No	국가	항공사명	코드	사용공항
16	중국	Beijing Capital Airlines	JD	PKX
17	중국	Chengdu Airlines	EU	CTU
18	중국	China United Airlines	KN	NAY
19	중국	Colorful Guizhou Airlines (Duocai Guizhou Airlines)	GY	KWE
20	중국	Jiangxi Air	RY	KHN
21	중국	Lucky Air	8L	KMG
22	중국	Spring Airlines	9C	SHA
23	중국	Urumqi Air	UQ	URC
24	중국	West Air	PN	CKG
25	대만	Tigerair Taiwan	IT	TPE
26	말레이시아	AirAsia	AK	KUL
27	말레이시아	AirAsia X	D7	KUL
28	베트남	VietJet Air	VJ	HAN
29	싱가포르	Jetstar Asia	3K	SIN
30	싱가포르	Scoot	TR	SIN
31	인도	Air Deccan		BLR
32	인도	Air India Express	IX	CCJ
33	인도	AirAsia India	I5	BLR
34	인도	GoAir	G8	DEL
35	인도	IndiGo	6E	DEL
36	인도	SpiceJet	SG	DEL
37	인도	TruJet	2T	HYD
38	인도네시아	Citilink	QG	SUB
39	인도네시아	Indonesia AirAsia	QZ	CGK
40	인도네시아	Lion Air	JT	CGK
41	인도네시아	Wings Air	IW	SUB
42	카자흐스탄	FlyArystan		ALA
43	캄보디아	Lanmei Airlines	LQ	PNH
44	키르기스스탄	Air Manas	ZM	FRU
45	태국	Nok Air	DD	DMK
46	태국	Thai AirAsia	FD	DMK
47	태국	Thai AirAsia X	XJ	DMK
48	태국	Thai Lion Air	SL	DMK
49	태국	Thai VietJet Air	VZ	BKK

No	국가	항공사명	코드	사용공항
50	파키스탄	airblue	PA	KHI
51	필리핀	Cebgo	DG	MNL
52	필리핀	Cebu Pacific	5J	MNL
53	필리핀	Philippines AirAsia	Z2	MNL
54	호주	Jetstar Airways	JQ	MEL
55	홍콩	HK Express	UO	HKG

2) 유럽지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	네덜란드	Transavia	HV	AMS
2	노르웨이	Norwegian Air Shuttle ASA	DY	OSL
3	독일	Eurowings	EW	DUS
4	독일	Germanwings	4U	CGN
5	라트비아	airBaltic	BT	RIX
6	러시아	Pobeda	DP	VKO
7	루마니아	Blue Air	0B	OTP
8	몰타	Lauda Europe		MLA
9	몰타	Malta Air	AL	MLA
10	스웨덴	Norwegian Air Sweden	LE	ARN
11	스위스	easyJet Switzerland	DS	GVA
12	스페인	Iberia Express	I2	MAD
13	스페인	LEVEL		BCN
14	스페인	Volotea	V7	NAP
15	스페인	Vueling	VY	BCN
16	아일랜드	Norwegian Air International	D8	CPH
17	아일랜드	Ryanair	FR	STN
18	아제르바이잔	Buta Airways		GYD
19	영국	easyJet	U2	LGW
20	영국	Jet2.com	LS	LBA
21	영국	Norwegian Air UK	DI	LGW
22	영국	Ryanair UK	RK	STN
23	영국	Wizz Air UK	W9	LTN
24	영국	Wizz Air UK	W9	LTN



No	국가	항공사명	코드	사용공항
25	오스트리아	easyJet Europe	EC	VIE
26	오스트리아	Eurowings Europe	E2	VIE
27	오스트리아	Laudamotion	OE	VIE
28	우크라이나	SkyUp	PQ	KBP
29	이탈리아	blu-express		FCO
30	터키	AnadoluJet		ESB
31	터키	Onur Air	8Q	ISL
32	터키	Pegasus Airlines	PC	SAW
33	프랑스	French Bee	BF	ORY
34	프랑스	LEVEL France	LV	ORY
35	프랑스	Transavia France	TO	ORY
36	헝가리	Wizz Air	W6	BUD
37	헝가리	Wizz Air	W6	BUD

3) 북미지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	미국	Allegiant Air	G4	LAS
2	미국	Frontier Airlines	F9	DEN
3	미국	JetBlue Airways	B6	JFK
4	미국	Southwest Airlines	WN	DAL
5	미국	Spirit Airlines	NK	FLL
6	미국	Sun Country	SY	MSP
7	캐나다	Air Canada Rouge	RV	YYZ
8	캐나다	Flair Airlines	F8	YLW
9	캐나다	Sunwing Airlines	WG	YYZ
10	캐나다	Swoop	WO	YYC
11	캐나다	WestJet	WS	YYC
12	캐나다	WestJet Encore	WR	YYC

4) 남미지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	멕시코	Interjet	4O	TLC
2	멕시코	Viva Aerobus	VB	MTY

No	국가	항공사명	코드	사용공항
3	멕시코	Volaris	Y4	MEX
4	브라질	Azul	AD	VCP
5	브라질	Gol	G3	CGH
6	아르헨티나	Flybondi	FO	COR
7	아르헨티나	JetSMART (Argentina)	WJ	EPA
8	아르헨티나	Norwegian Air Argentina	DN	AEP
9	온두라스	EasySky		SAP
10	칠레	JetSMART (Chile)	JA	SCL
11	칠레	Sky Airline (Chile)	H2	SCL
12	코스타리카	Volaris Costa Rica	Q6	SJO
13	콜롬비아	Viva Air Colombia	VH	MDE
14	콜롬비아	Wingo	P5	BOG
15	페루	SKY Peru	H8	LIM
16	페루	Viva Air Perú	VV	LIM

5) 중동·아프리카 지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	UAE	Air Arabia	G9	SHJ
2	UAE	flydubai	FZ	DXB
3	사우디아라비아	flyadeal	F3	JED
4	사우디아라비아	flynas	XY	RUH
5	오만	SalamAir	OV	MCT
6	요르단	Jordan Aviation	R5	AMM
7	남아프리카	Comair (South Africa)	MN	CPT
8	남아프리카	FlySafair	FA	JNB
9	남아프리카	kulula.com		JNB
10	남아프리카	Mango	JE	CPT
11	모로코	Air Arabia Maroc	3O	CMN
12	이집트	Air Arabia Egypt	E5	HBE
13	이집트	FlyEgypt	FT	CAI
14	짐바브웨	fastjet Zimbabwe	FN	HRE
15	케냐	Fly540	5H	NBO
16	케냐	Jambojet	JM	NBO



5.3 주요 국가 항공산업 동향

〈표 Ⅲ-10〉 주요 국가 항공산업 및 경제지수 현황(수송실적 20위)

(기준: 2020.9.29일)

구분	실적 ¹⁾ (2018) (백만톤킬로)	'20.10월누적 저비용점유율		기단			주당편수		주당화물처리(kg)	
		국내	국제	운항	비운항 ²⁾	주문	국내	국제	국내	국제
미 국	192,408	34.6%	18.4%	6,675	2,795	2,225	180,413	8,976	198,493,539	151,774,852
중 국 ³⁾	120,538	11.1%	18.8%	3,500	531	1,102	188,843	3,150	352,204,952	118,345,430
UAE	55,632	-	30.9%	326	260	672	36	3,877	-	52,987,921
영 국	39,308	50.2%	52.9%	528	368	233	3,566	11,384	866,423	28,243,383
독 일	31,852	36.2%	34.9%	430	351	228	3,166	10,746	1,377,411	55,788,838
한 국	29,147	61.5%	46.0%	259	167	203	8,252	2,325	16,635,181	56,212,735
러시아	27,631	13.5%	7.2%	952	345	359	24,493	2,274	23,842,608	25,427,709
카타르	26,594	0.0%	5.0%	185	68	220	-	2,242	-	55,220,501
일 본	26,391	19.2%	29.7%	524	197	202	26,276	1,945	41,389,608	52,997,598
터 키	25,859	35.1%	27.2%	423	143	289	8,818	6,019	14,454,067	35,485,562
프랑스	25,041	31.5%	38.2%	362	133	99	6,075	6,349	2,522,355	23,244,315
캐나다	23,754	32.3%	11.8%	897	488	132	12,921	1,215	9,854,432	8,654,972
인 도	22,413	82.7%	38.4%	579	222	1,083	23,804	1,992	24,758,385	28,441,045
아일랜드	20,606	0.0%	43.1%	355	120	160	112	1,392	4,116	2,623,138
네덜란드	18,813	0.0%	33.4%	232	20	23	12	5,284	82,181	37,224,083
싱가포르	18,685	0.0%	32.4%	95	145	150	.	765	-	24,835,398
호 주	17,396	24.1%	14.4%	528	282	160	7,536	326	6,380,238	3,603,439
태 국	16,043	79.4%	40.7%	152	219	14	7,919	863	6,328,430	12,324,083
스페인	14,005	52.3%	60.9%	341	200	92	8,148	6,728	4,888,238	15,078,401
브라질	13,732	65.6%	14.1%	348	265	219	13,294	440	15,950,368	10,062,350

주: 1) 실적(2018) - 2019.9월 ICAO 발표(2018년 말 기준자료)

2) 비운항 - Inactive

3) 중국 - 홍콩, 마카오 제외

자료: CAPA, OAG, IMF