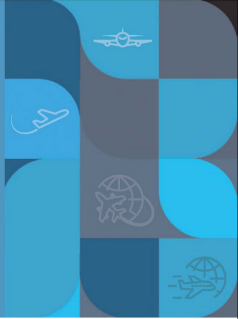


AVIATION MARKET TREND & ANALYSIS

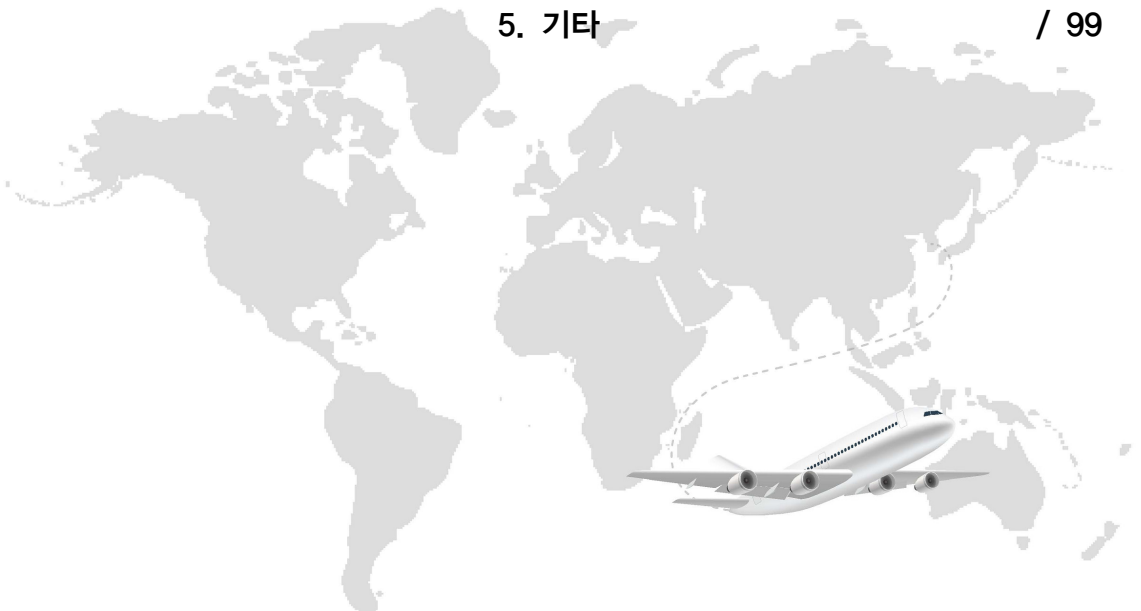
항공시장동향

제 106 호 (2021. 4)



Ⅲ. 항공산업·레저 동향

1. 항공관련 경제지표 동향	/ 85
2. 항공산업관련 주요 동향	/ 92
3. 항공기 제작 및 정비 동향	/ 95
4. 우리나라 항공레저 동향	/ 97
5. 기타	/ 99





Ⅲ 항공산업·레저 동향

1. 항공관련 경제지표 동향

1.1 경제동향 및 전망

가. 경제동향¹⁾

- 한국개발연구원(KDI)에 따르면 최근 우리 경제는 제조업이 양호한 흐름을 지속하고 경제 심리도 개선되면서 경기 부진이 완화되는 모습을 보임
 - 2월 전산업생산은 조업일수의 감소에도 불구하고 제조업과 관련된 수요가 큰 폭으로 확대되면서 소폭 증가
 - 소비자심리지수와 기업경기실사지수가 큰 폭으로 상승하면서 경기 개선에 대한 기대가 높아짐
 - 서비스업은 여전히 위축되어 있으나, 2월 중순 이후 사회적 거리두기 단계가 하향 조정됨에 따라 부진이 일부 완화
- 수출은 대외여건이 개선되면서 대부분의 품목에서 높은 증가세를 지속
 - 3월 수출은 전월(9.5%)에 이어 16.6%의 높은 증가세를 기록했으며 2019년 3월 대비 14.5% 증가하여 양호한 개선 흐름을 유지
 - 1월 세계교역량(1.3%→5.7%)이 큰 폭으로 확대되고, 2월 OECD 선행지수(99.7 →99.8)도 소폭 상승하는 등 대외여건은 지속적으로 개선
 - 수입(14.1%→18.8%)은 자본재(25.7%)와 소비재(21.6%)가 증가세를 지속하고 1차 상품(13.6%)도 급증하면서 증가폭이 확대
 - 무역수지는 전년동월(43.6억달러)과 유사한 41.7억달러를 기록하였으며, 교역조건은 전월(6.9%)에 이어 6.4%의 개선을 기록
- 세계경제는 주요국의 경기부양책과 백신 보급으로 완만한 회복세를 나타내고 있으나, 다수의 지역에서는 코로나19 확산으로 경기 불확실성이 지속
 - 세계 산업생산과 상품교역이 빠르게 증가하고 제조업 기업 심리와 정책 불확실성도 모두 개선되면서 경기회복에 대한 기대감이 커지고 있음
 - 감염 우려와 방역조치 강화로 다수의 국가에서 경제활동이 제한되고 있어 서비스업과 고용시장 회복은 미약한 상태
 - 미국경제는 소비 증가에도 불구하고 기상여건 악화에 따른 생산 차질이 발생하면서 관련 지표의

1) 자료: KDI 경제동향(2021.4)

- 회복세가 일시적으로 약화
- 유로존은 변이 코로나19 확산으로 방역조치가 강화되고 내수 지표도 급속히 악화되고 있어 당분간 경기 전반이 부진한 흐름을 이어갈 것으로 예상
 - 일본경제는 방역조치 강화 이후 생산과 소비 등 주요 지표가 일제히 하락세를 나타내고 있어 당분간 더딘 회복세를 보일 전망
 - 중국경제는 대내외 수요 회복과 작년 코로나19에 따른 기저효과까지 반영되면서 대부분 경제지표가 급등세를 나타냄
- 2021년 세계경제는 추가 경기부양 정책과 백신 보급 등이 반영되어 미국과 중국을 중심으로 양호한 회복세를 나타낼 전망
 - 변이 바이러스 확산으로 인한 경기 하방압력이 높은 상황이고, 주요 원자재 가격 급등과 국채금리 상승 우려, 신흥국 자본유출 가능성 등의 위험요인들도 다수 상존함

〈표 III-1〉 주요 경제지표

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2019	2020	2020			2021			
			II	III	IV	I	1	2	3
전산업생산 All Industry Production	0.9	-1.2	-3.7	-0.9	-1.5	-	1.5	0.4	-
광공업생산 Industrial Production	0.4	-0.4	-5.9	0.2	0	-	7.8	0.9	-
서비스업생산 Service Production	1.4	-2	-3.4	-1.7	-2	-	-1.8	0.7	-
소매판매액 Retail Sales Index	2.4	-0.2	2	1.6	-1.2	-	0	8.4	-
설비투자지수 Index of Equipment Investment	-5.7	6	5.8	7.7	2.8	-	19.6	7	-
건설기성액(불변) Value of Construction Completed(Constant Price)	-2.3	-4.1	-5.5	-4.2	-5.3	-	-8.1	-8.7	-
수출(통관) Export(f.o.b.)	-10.4	-5.5	-20.3	-3.5	4.1	12.7	11.4	9.5	16.6
수입(통관) Imports(c.i.f.)	-6	-7.1	-15.8	-8.7	-1.7	12	3.6	14.1	18.8
무역수지(십억달러) Balance of Trade (Billion US Dollars)	38.9	44.9	1.9	16	18.2	10.6	3.8	2.6	4.2
실업률 Unemployment Rate	3.8	4	4.1	3.8	4.3	-	5.4	4	-
취업자수 Number of Employed	1.1	-0.8	-1.5	-1.1	-1.6	-	-3.7	-1.8	-
소비자물가 Consumer Price	0.4	0.5	-0.1	0.6	0.4	1.1	0.6	1.1	1.5



구 분	2019	2020	2020			2021			
			II	III	IV	I	1	2	3
국고채 3-year Treasury Bonds	1.36	0.98	0.84	0.85	0.98	1.13	0.97	1.02	1.13
종합주가지수 KOSPI	2,198	2,873	2,108	2,328	2,873	3,061	2,976	3,013	3,061
원/달러 환율 Won/Dollar Exchange Rate	1,156.4	1,086.4	1,203.0	1,169.5	1,086.3	1,131.8	1,118.8	1,123.5	1,131.8
OECD 경기선행지수 OECD Composite Leading Indicator	-1.2	-1.6	-4.9	-0.6	0.1	-	0.4	0.6	-
유가(두바이, 달러/배럴) Oil Price(Dubai, US\$/bbl)	63.5	42.3	30.7	42.9	44.7	60.3	54.8	60.9	64.4

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

나. 경제전망

- 한국은행이 '21.2.25일 발표한 「경제전망(2021.2월)」에 따르면 최근 국내외 여건변화 등을 감안할 때, 경제성장률은 2021년 3.0%, 2022년 2.5% 수준 전망
- 국내 경기는 글로벌 경기개선 등에 힘입어 수출과 투자를 중심으로 회복세를 이어가겠으나, 민간소비 개선 지연으로 회복속도는 완만할 것으로 예상
 - 민간소비는 코로나19 확산세 심화, 가계소득 여건 부진 등으로 더딘 회복속도를 보일것
 - 설비투자는 IT부문의 견조한 증가세가 이어지고 비IT부문도 완만하게 개선되면서 회복흐름을 지속할 전망
 - 건설투자는 그간의 조정흐름이 마무리되고 점차 회복될 것으로 예상
 - 상품수출은 글로벌 경기개선, 반도체 수요 회복 등에 힘입어 양호한 흐름을 이어갈 전망
- 코로나19 전개양상 및 백신보급 상황 등에 따라 성장경로의 불확실성이 높은 상황
- 취업자수는 2021년 8만명, 2022년 18만명 증가할 전망
 - 고용상황은 대면서비스업을 중심으로 당분간 부진이 지속되겠으나, 하반기 이후 대면서비스 수요부진 완화 등으로 완만하게 회복될 전망
- 소비자물가 상승률은 2021년 1.3%, 2022년 1.4%로 전망
 - 금년 중 국제유가가 지난해 수준을 상당폭 상회하는 가운데 정부정책 측면의 물가하방압력 축소, 최근의 전·월세 가격 상승세 등이 추가 상승요인으로 작용
- 경상수지 흑자규모는 2021년과 2022년 중 각각 640억 달러와 620억 달러로 전망
 - GDP대비 경상수지 흑자 비율은 2020년 4%대 중반에서 2021년 3%대 중반, 2022년에는 3%대 초반으로 점진적으로 하락

〈표 III-2〉 한국은행 경제성장 전망

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2020			2021 ^{e)}			2022 ^{e)}
	상반	하반	연간	상반	하반	연간	연간
GDP	-0.7	-1.2	-1.0	2.6	3.4	3.0	2.5
민간소비	-4.4	-5.5	-5.0	0.2	3.8	2.0	2.8
설비투자	5.6	8.0	6.8	6.9	3.8	5.3	3.0
지식재산생산물투자	3.3	4.2	3.7	4.1	4.0	4.1	3.5
건설투자	1.7	-1.8	-0.1	-1.2	2.6	0.8	2.1
상품수출	-2.9	1.7	-0.5	13.0	2.0	7.1	2.3
상품수입	-0.9	0.8	0.0	7.6	5.3	6.4	3.3

주: '20년 및 '21년도는 예상치, Expectation

- 세계경제 성장은 연초 더딘 회복흐름을 보였으나 이후 회복세가 점차 확대될 전망
 - 최근 코로나19 재확산 및 봉쇄조치 강화 등으로 완만한 회복세를 보이거나 향후 주요국 경기부양책 지속, 백신보급 등이 글로벌 경기 회복을 견인
 - 백신보급 지연 및 변이바이러스 확산 가능성으로 글로벌 경기의 불확실성은 높은 상황
 - 미국은 1월 소비를 중심으로 완만한 회복세를 보였고, 백신보급 및 대규모 경기부양책으로 경기 회복세가 점차 확대될 전망
 - 유로지역은 연초 주요국의 방역조치 확대·연장으로 경기 부진이 지속되나 백신보급, ECB 추가 경기부양조치 등으로 2/4분기이후 회복세가 재개될 전망
 - 일본은 지난 11월 이후 소비 부진으로 일시적 경기가 위축되었으나 향후 적극적인 재정정책으로 경기개선 흐름을 이어갈 전망
 - 중국은 최근 투자 확대, 수출 호조 등 견조한 성장세가 이어지고, 앞으로 쌍순환 성장전략의 본격적 추진 등으로 회복세가 이어질 전망

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

(단위: %)

구 분	'20년	'21년 전망	'22년 전망	발표시점
OECD Single-hit*	-1.0%	3.3%	3.1%	2021/03/09
IMF	-1.0%	3.6%	2.8%	2021/04/06
한국은행	-1.0%	3.0%	2.5%	2021/02/25
아시아개발은행(ADB)	-1.0%	3.5%	3.1%	2021/04/28
LG경제연구원	-1.0%	4.0%	2.5%	2021/04/15
현대경제연구원	-1.0%	3.5%	-	2021/04/26
KDI	-1.1%	3.1%	-	2020/11/11

주: 각 기관별 발표 자료

* Single-hit : 코로나19의 2차 확산이 없는 경우



1.2 환율

- 1월 원/달러 환율은 글로벌 투자심리 개선, 양호한 우리나라 수출지표에도 불구하고 미 달러화 지수 상승 등으로 상당폭 상승
- 2월 이후 원/달러 환율은 국내 수출 지표 호조, 미 경기부양책 통과 기대 등으로 하락하다 미 국채금리 상승에 따른 미 달러화 강세로 반등
- 3월 중순까지 상승한 원/달러 환율은 국내 경제지표 개선 및 주요국 경제회복 기대에 따른 투자심리 개선 등 영향으로 반락
- 1/4분기 원/엔 환율은 1월 소폭 상승하였으나 2월부터 하락세를 보였고, 원/위안 환율은 1~2월 상승세를 보였으나 3월 하락

〈표 Ⅲ-4〉 원/달러, 원/엔, 달러/유로 및 엔/달러 환율 추이

(기말 기준, 단위: 원, 달러, 엔, %)

구분	2019	2020	2021					
			3/4	4/4	1/4	1월	2월	3월
원/달러	1,156.40 (3.6%)	1,086.30 (-6.1%)	1,169.50 (7.7%)	1,086.30 (-7.1%)	1,131.80 (4.2%)	1,118.80 (-1.1%)	1,123.50 (0.4%)	1,131.80 (0.7%)
(평균)	1,166.11 (6.0%)	1,180.01 (1.2%)	1,187.96 (0.7%)	1,116.40 (-6.0%)	1,114.76 (-0.1%)	1,099.03 (-1.4%)	1,112.31 (1.2%)	1,131.06 (1.7%)
원/100엔 ¹⁾	1,059.61 (5.0%)	1,051.14 (-0.8%)	1,107.11 (5.3%)	1,051.14 (-5.1%)	1,022.08 (-2.8%)	1,070.67 (4.8%)	1,058.16 (-1.2%)	1,022.08 (-3.4%)
(평균)	1,070.28 (7.4%)	1,105.29 (3.3%)	1,119.24 (1.3%)	1,068.95 (-4.5%)	1,051.27 (-1.7%)	1,059.77 (0.8%)	1,055.56 (-0.4%)	1,040.02 (-1.5%)
원/위안	165.60 (2.0%)	167.02 (0.9%)	171.15 (2.5%)	167.02 (-2.4%)	172.17 (3.1%)	172.82 (0.4%)	173.34 (0.3%)	172.17 (-0.7%)
(평균)	168.64 (1.3%)	170.89 (1.3%)	171.68 (0.5%)	168.92 (-1.6%)	172.01 (1.8%)	169.93 (-1.2%)	172.39 (1.4%)	173.60 (0.7%)

주: 1) KEB하나은행 고시 대고객 매매기준율(당일 최종 고시가)

2) ()내는 미달러화, 엔화(100엔) 및 위안화 대비 원화까지 변화율(+강세·-약세), 전기(말) 대비
자료: 한국은행

1.3 항공유가

- 제트항공유의 '21년 1/4분기 Platts 지수²⁾는 연초부터 3월 중순까지 계속 증가세를 보이다 3월 중순 이후 소폭 하락하여 '21.3.26일 182.9을 기록
 - 제트항공유 월별 Platts 지수: 154.3(1.1) → 165.4(1.15) → 175.8(2.5) → 186.6(2.19) → 199.3(3.12) → 182.9(3.26)
- 제트항공유의 지역별 비중을 살펴보면 북미 39%, 유럽 & CIS 28%, 아시아 & 오세아니아 22% 순으로 나타남

2) Platts는 2000년대의 유가를 100으로 환산하여 유가지수를 산정

- 지역별 제트항공유 Platts 지수는 남미 & 중미 지역이 191.74로 가장 높고, 유럽 & CIS 지역이 180.65로 가장 낮음

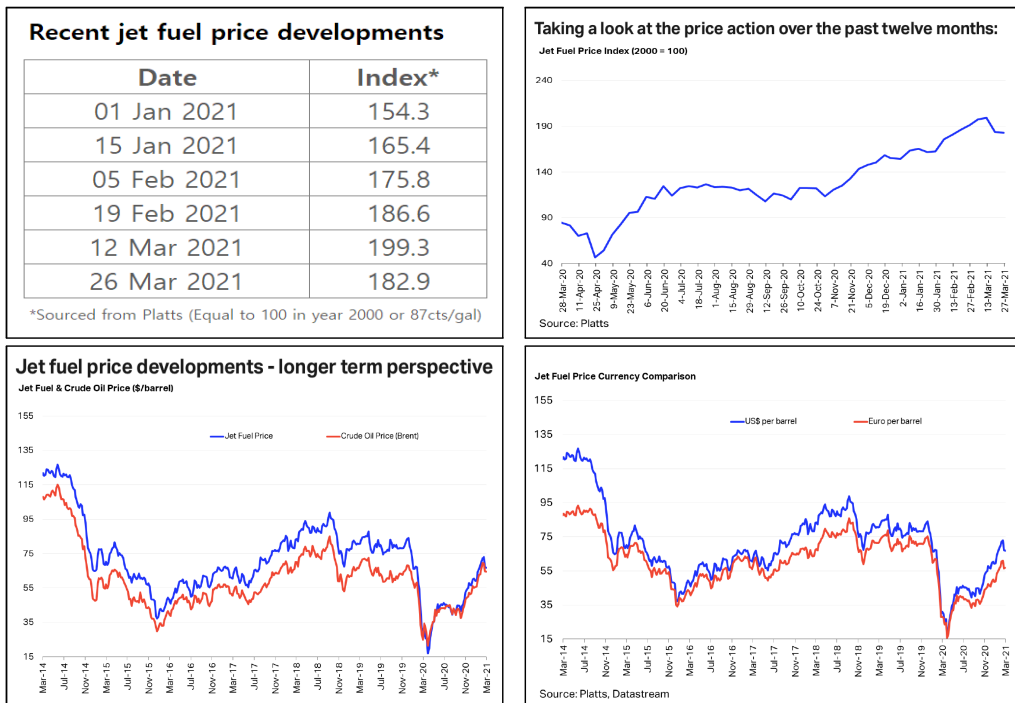
〈표 III-5〉 지역별 제트항공유 Platts 지수 및 가격

(2021.3.26일 기준)

구 분	Index 비중(%)	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000=100	전주 대비(%)	전월 대비(%)	전년 대비(%)
Jet Fuel Price	100%	159.34	66.92	528.48	182.94	-0.4%	-4.4%	115.8%
아시아 & 오세아니아	22%	152.77	64.16	506.88	183.33	-1.3%	-7.4%	120.4%
유럽 & CIS	28%	159.64	67.05	529.00	180.65	0.4%	-3.0%	119.8%
중동 & 아프리카	7%	151.27	63.53	501.65	189.73	-1.1%	-6.5%	143.2%
북미	39%	163.73	68.77	543.26	182.82	-0.5%	-3.5%	107.7%
남미 & 중미	4%	164.80	69.22	546.81	191.74	-0.3%	-2.9%	108.9%

자료: IATA

- 원유가가 내리면 제트유가도 내리는 동조화(coupling)현상을 그래프로 확인가능하며, 원유가와 제트유가 간 차이(spread)가 어느 정도 일정하게 유지
- '21.3.26일 기준 제트유는 배럴당 66.92달러로 전주 대비 0.4% 하락, 전월 대비 4.4% 하락, 전년 대비로 115.8% 증가



〈그림 III-1〉 제트항공유 Platts 지수 및 가격변동



1.4 유류할증료 현황 분석

가. '21.5월 유류할증료 현황

- 국제선 유류할증료는 '20년 1월 3단계에서 '20년 2월 4단계로 상승했다가 국제유가가 급락하면서 '20년 3월 2단계로 하락 후 '20년 4월에서 3월까지 0단계로 유지하다 4월 2단계로 상승했다가 5월 1단계로 하락
 - 유류할증료 단계: 3단계('20.1) → 4단계('20.2) → 2단계('20.3) → 0단계('20.4~'21.2)
- 국제선 유류할증료의 기준이 되는 '21년 3월 16일~'21년 4월 15일 싱가포르 국제석유시장 항공유(MOPS) 가격이 배럴당 64.92달러, 갤런당 154.57센트를 기록함에 따라 0단계로 책정
- 국내선 유류할증료(부가세 포함)는 '16년 6월 이후 '20.5월 처음으로 0단계가 적용된 이후 9개월 연속 0원을 기록한 이후 '21.2월부터 항공유 가격이 상승하며 '21.4월~5월 2,200원 부과
 - 국내선 유류할증료: 3,300원('20.1) → 5,500원('20.2~'20.3) → 2,200원('20.4) → 0원('20.5~'21.1) → 1,100원('21.2~3) → 2,200원('21.4~'21.5)

2. 항공산업관련 주요 동향

2.1 코로나19 이후 여객 통찰력 활용³⁾

- Aeroporti di Roma(ADR)는 코로나19 상황에서 여행객을 사로잡기 위해 여객 중심 접근법과 공항 여정의 여러 지점에서 실시간 데이터를 활용
- 전략의 핵심은 직원, 승객 및 방문객이며, 지역사회에서 국내외 여행객과 모든 이해 당사자들이 공항에서 발생하는 사회적 경제적 이익을 얻는 것이 목적임
- ADR은 로마-피우미치노 국제 공항(FCO)과 로마-치암 피노 국제 공항(CIA)을 관리하고 있으며, 로마 라치오 지역에서 이탈리아로 향하는 유일한 관문임
 - 코로나19 발발로 승객의 기대화 경험에 대한 우선순위가 예술, 역사, 풍경에서 건강으로 변화

1. 코로나19 적응

- 코로나19 발발 이후 ADR은 공항의 코로나19 전파 위험을 최소화하기 위해 가능한 모든 조치를 시행
 - 직원과 승객의 건강을 보호하기 위해 엄격한 프로토콜을 구현했으며, 국제 패널 및 포커스 그룹에 참여하여 항공 산업 재개에 기여하고 승객 신뢰 회복 및 안전한 여행 보장을 위한 최선의 솔루션을 구현
- 공항은 코로나19 전염의 위험으로부터 승객 및 직원을 보호하기 위해 포괄적인 조치를 취함
 - 대규모 직원 교육 프로그램, 건강검진, 모든 인프라 및 장비 위생, 안면 마스크 착용 및 물리적 거리 유지와 같은 의무적 행동 적용 뿐만 아니라 승객에게 터치리스 경험 제공을 위한 최신 기술 도입 등 포함됨

2. 여행자 경험을 위한 터치리스 기술

- ADR은 오염 위험을 최소화하기 위해 승객에게 여행의 모든 주요 단계에서 터치리스 경험을 할 수 있는 기회를 제공
- 승객은 시설이 지속적으로 위생적이라는 보장과 함께 분리되고 안전한 방식으로 셀프 서비스 체크인을 수행 가능

3) International airport Review, Utilising passenger insight in a post-COVID-19 world
(<https://www.internationalairportreview.com/article/155746/passenger-insight-post-covid-19/>)



- 탑승 카드를 자체 스캔하고 생체인식을 활용한 자동 출입국 통제 장비를 사용하여 여권 심사를 통과하여 보안 통제 구역에 접근
- 로마 공항에 배치 된 위생 조치는 세계 보건기구(WHO), EASA, ECDC, 국제 민간 항공기구(ICAO)에서 발표 한 국제 규정 준수

3. 터치리스 실시간 여행자 경험 모니터링

- COVID-19 프로토콜을 지속적으로 평가하고 위생 문제 등을 해결하기위해 현장 데이터를 수집하고 실시간 '경험' 분석 자료를 제공
 - 로마-피우미치노 국제 공항 전역에 Forrester의 FeedbackNow 기술을 구현, 여행자가 순간에 느끼는 경험을 수집
- 승객이 여행을 계속할 때 편안함과 통제력을 느낀다는 것은 각 지점에서 어떤 일이 발생하는지 알아야한다는 것을 의미
 - 실시간 기분 데이터를 수집하여 코로나19 상황 속 여행 환경에서 중요한 신뢰, 안전, 신뢰성과 같은 긍정적 경험을 생성

4. COVID-19 계획의 일부

- 승객의 경험을 모니터링하는 것은 코로나19 기간과 그 이후에 공항 전체에서 안전하고 긍정적인 경험을 보장하기위한 계획의 정점임
- 승객은 비행 전과 도착시 코로나19 검사를 수행하고 음성 판정시 'COVID 테스트' 항공편을 이용하는 승객은 이탈리아에서 격리 조치 해제
- 'COVID 테스트' 항공편 프로젝트는 위험 최소화, 승객 만족도, 건강 효율성 및 교통 회복 지원 적합성 측면에서 우수한 결과가 나옴
- 유엔 세계 관광기구(UNWTO)는 ADR의 시도를 관광 재개를 위한 가장 실행 가능한 전략으로 간주, 항공 부문의 위기 극복을 위한 전 세계 기준 벤치 마크로 선택

5. 집중력 유지, 안전 유지

- ADR의 목표는 항공사, 기관 및 공항과 협력하여 안전 통로 프로토콜을 더 넓은 범위의 목적지로 확장하는 것
- 업계 재개 필수 요소로 프로세스의 디지털화는 항공산업 회복에 중요한 부분임
 - 개인정보 보호법을 준수한 고객 안전 및 경험에 대한 디지털 데이터와 승객의 음성 결과 및

예방접종 증명서를 등록할 수 있는 여행 건강 포털을 포함하고 있음

- 코로나19로 승객 이동 경험의 디지털 전환은 새로운 기회를 제공함
 - 승객을 안전과 위생적 측면에서 안심시키는 것이 항공 여행으로 연결되고 공항 여정 전반에 걸쳐 승객 기분에 대한 실시간 통찰력을 뒷받침으로 계획된 코로나19 안전 경험을 제공함으로써 업계 재성장을 지원



3. 항공기 제작 및 정비 동향

3.1 글로벌 항공기 제작 동향

가. 항공기 운용

- CAPA 자료를 분석한 결과 세계 운용중인 항공기 26,893대 중 보잉사 제작항공기가 9,593대로 전체의 35.7%, 에어버스 제작 항공기가 7,749대로 28.8% 비율을 나타냄⁴⁾

〈표 Ⅲ-6〉 제작사별 항공기 운용 현황

(2021.4.5일 기준, 단위: 대, %)

제작사	대수	비율	제작사	대수	비율
Airbus	7,749	28.8	Hawker Siddeley Aviation	12	0.0
Antonov	348	1.3	Ilyushin	134	0.5
ATR	899	3.3	IPTN Indonesia	4	0.0
Beech Aircraft Corporation	608	2.3	Let	146	0.5
Boeing	9,593	35.7	Lockheed Company	34	0.1
Boeing/McDonnell Douglas	284	1.1	Mitsubishi	11	0.0
Bombardier	1,104	4.1	NAMC	1	0.0
British Aerospace	274	1.0	Pilatus Aircraft Ltd	63	0.2
Britten-Norman	147	0.5	Piper	2	0.0
CASA	43	0.2	PZL Mielec	21	0.1
Cessna Aircraft Company	957	3.6	Reims-Cessna	9	0.0
Comac	56	0.2	Saab	178	0.7
De Havilland of Canada	1,152	4.3	Short Brothers	83	0.3
Dornier	175	0.7	Sukhoi	114	0.4
Embraer	2,066	7.7	Swearingen Corporation	242	0.9
Fokker	215	0.8	Tupolev	27	0.1
GAF	6	0.0	Xian Aircraft Industry Company	39	0.1
Grumman Aircraft Corporation	7	0.0	Yakovlev	50	0.2
Harbin Aircraft Industries Group	40	0.1			
합계			26,893		

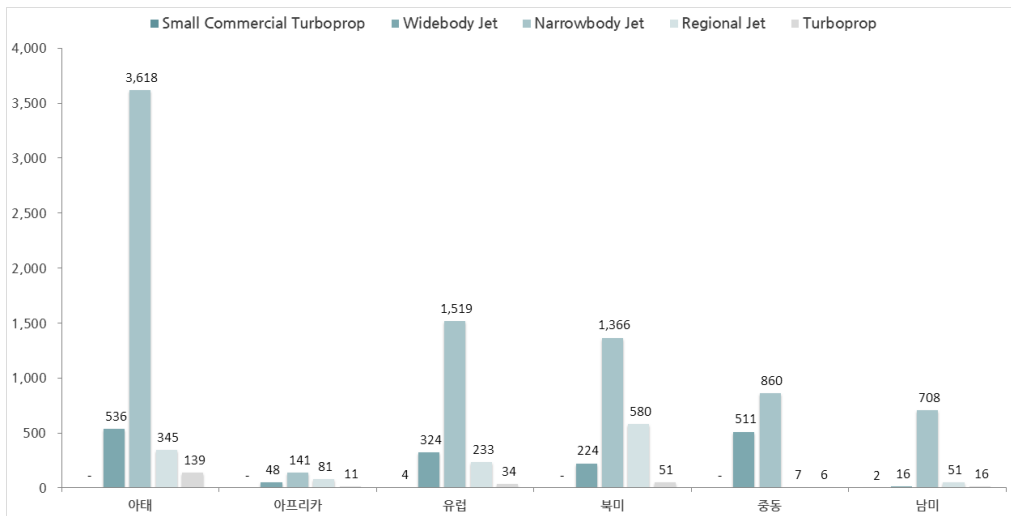
주: In service 기준, 일부 제작사 자료 미포함

4) CAPA(2021.4.5) 공급석 기준

나. 항공기 제작

● 항공기 유형별 지역별 주문 현황(2021.4.5일 현재 기준)

- 소형 상업용 터보프롭기⁵⁾: 유럽 4대, 남미 2대
- 광폭동체 제트기⁶⁾: 아·태 536대, 아프리카 48대, 유럽 324대, 북미 224대, 중동 511대, 남미 16대
- 협폭동체 제트기⁷⁾: 아·태 3,618대, 아프리카 141대, 유럽 1,519대, 북미 1,366대, 중동 860대, 남미 708대
- 지역용 제트기⁸⁾: 아·태 345대, 아프리카 81대, 유럽 233대, 북미 580대, 중동 7대, 남미 51대
- 터보프롭기: 아·태 139대, 아프리카 11대, 유럽 34대, 북미 51대, 중동 6대, 남미 16대



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
- '21.3.31일까지 경량항공기 및 초경량비행장치는 총 23,469대가 등록 또는 신고됨⁹⁾
 - 경량항공기(218대, '21.3.31일 기준): 항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 비행기, 헬리콥터, 자이로플레인(gyroplane) 및 동력패러슈트(powered parachute) 등을 의미함(항공안전법 제2조제2호)

〈표 Ⅲ-7〉 경량항공기 등록 현황

(21.3.31일 기준, 단위: 대)

구 분	동력비행장치		회전익비행장치		동력패러슈트	합계
	타면조종형 비행기	체중이동형 비행기	경량 헬리콥터	자이로 플레인		
대수	196	4	7	6	5	218

자료: 국토교통부 항공기술과

- 초경량비행장치(23,251대, '21.3.31일 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

(‘21.3.31일 기준, 단위: 대)

구 분	동력비행장치		동력패러글라이더	패러글라이더(영리)	기구류	무인비행장치		합계
	타면조종형 비행기	체중이동형 비행기				무인동력 비행장치	무인 비행선	
대수	-	-	390	985	61	21,769	46	23,251

자료: 한국교통안전공단 드론관리처

- 2021.3월 말 기준 경량항공기는 1,407명, 초경량비행장치는 54,614명이 자격 취득

〈표 III-9〉 경량 및 초경량 비행장치 자격취득 현황

(‘21.3.31 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	14,848	70
2020	13,702	77
2021.3	6,229	17
합계	54,614	1,407

자료: 한국교통안전공단 항공자격처

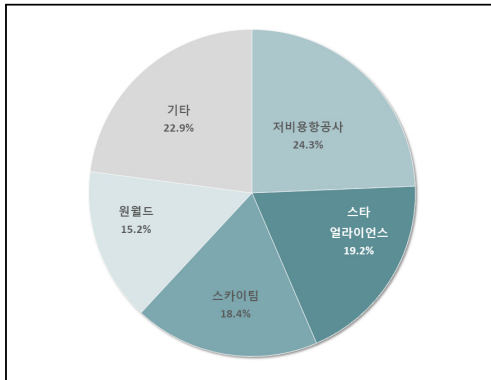


5. 기타

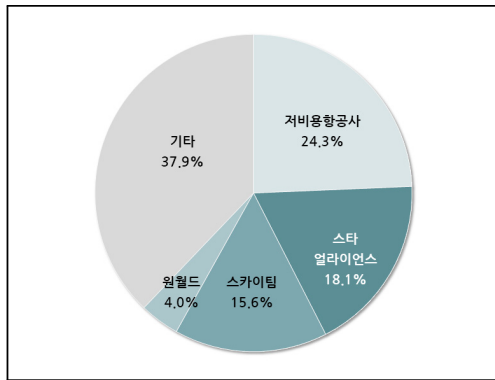
5.1 항공사 제휴 현황

- 항공사 제휴별 ASK 기준 운송력 점유율은 Star Alliance 19.2%, SkyTeam 18.4%, Oneworld 15.2%, 저비용항공사 24.3%, 기타 항공사 22.9%
- 항공사 제휴별 기단현황은 Star Alliance 2,605대, SkyTeam 2,346대, Oneworld 1,502대, 저비용항공사 4,381대, 기타 항공사 14,515대

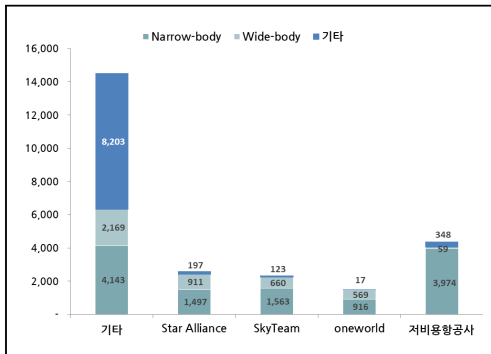
(2021.4.5일 기준)



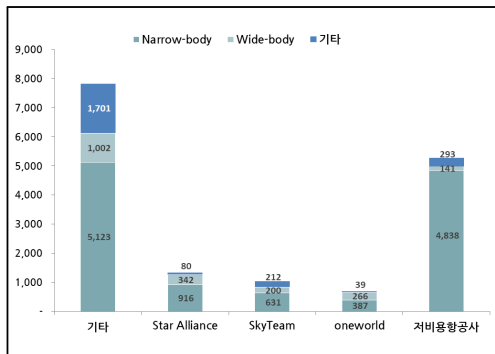
전 세계 제휴별 ASK 점유율



아·태지역 제휴별 ASK 점유율



기단규모



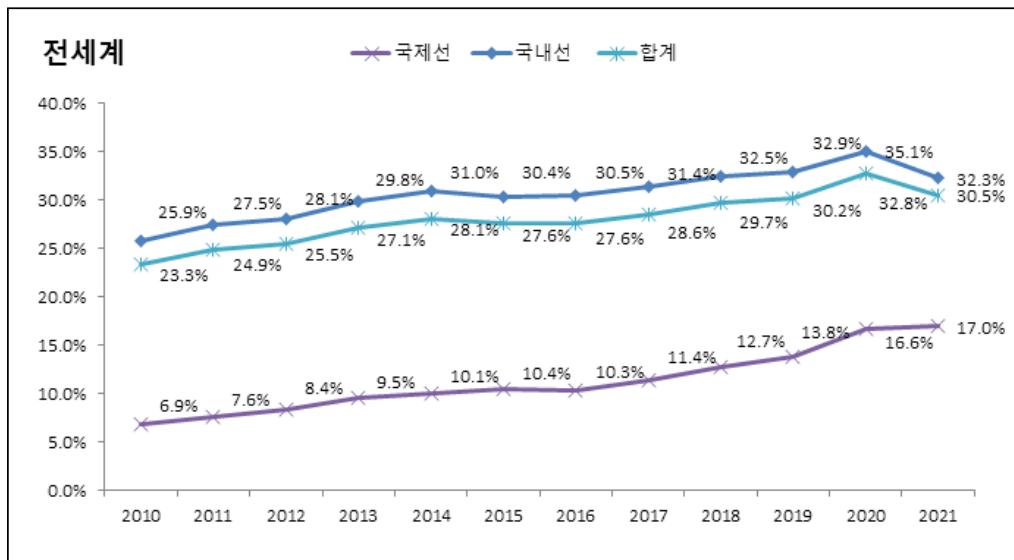
기단주문

[그림 Ⅲ-3] 항공사 제휴별 현황

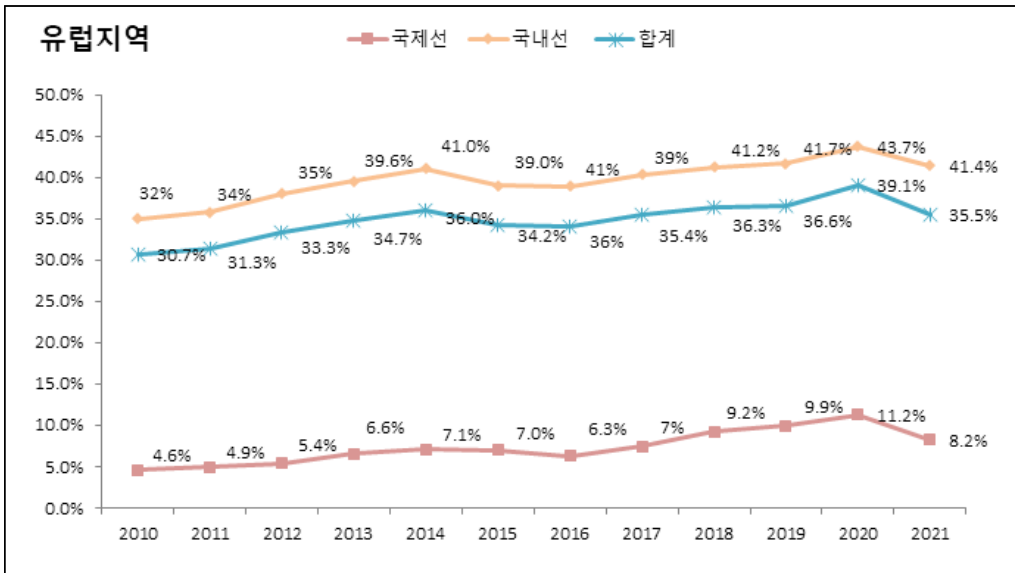
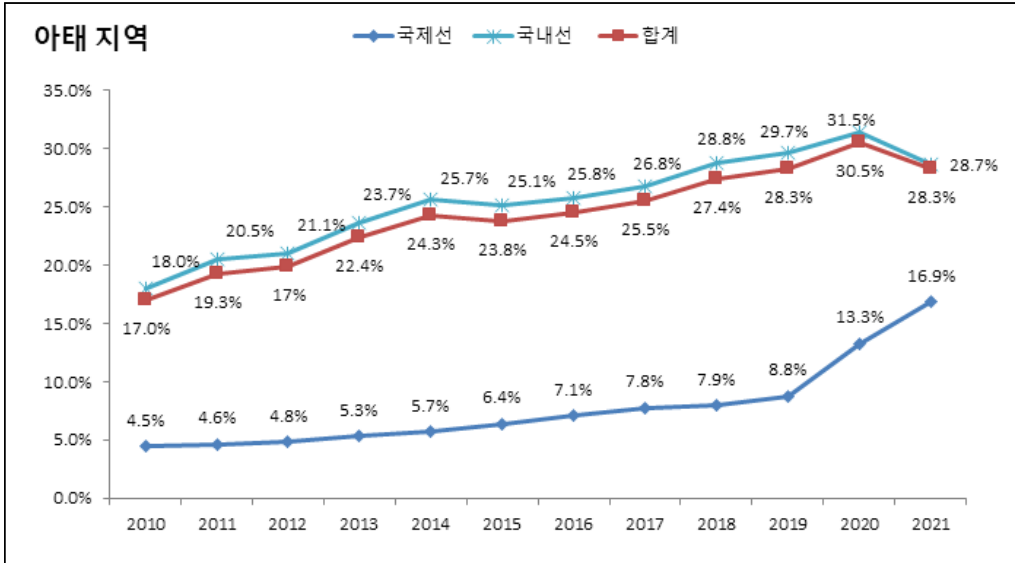
5.2 저비용항공사 동향

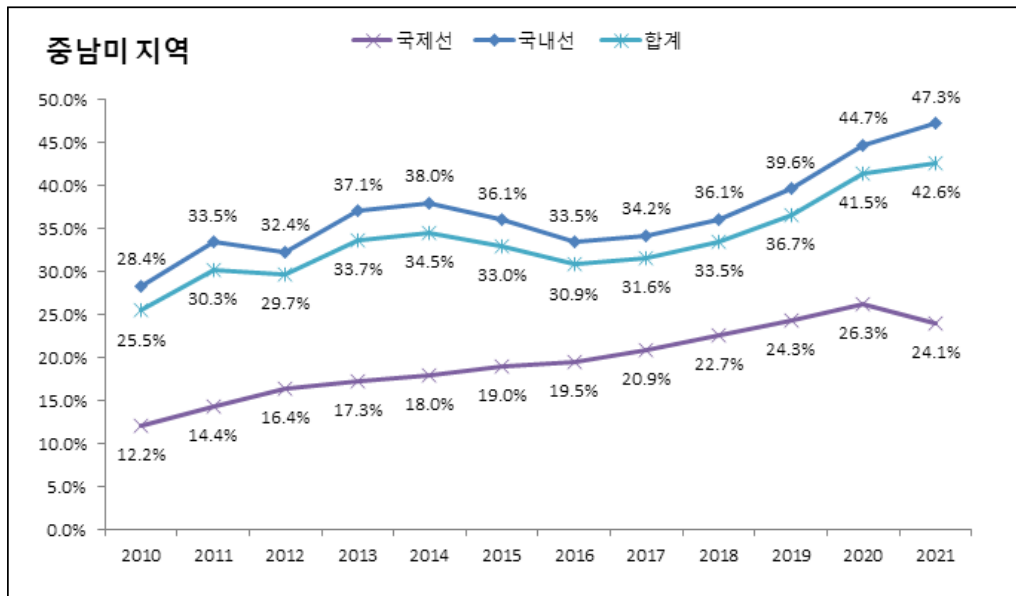
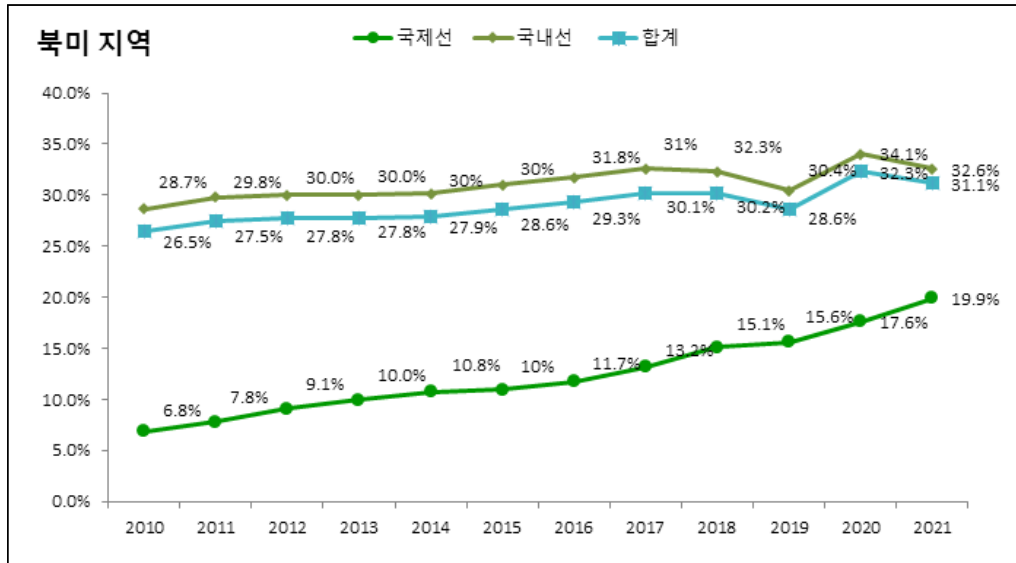
가. 주요 저비용항공사 운송 현황¹⁰⁾

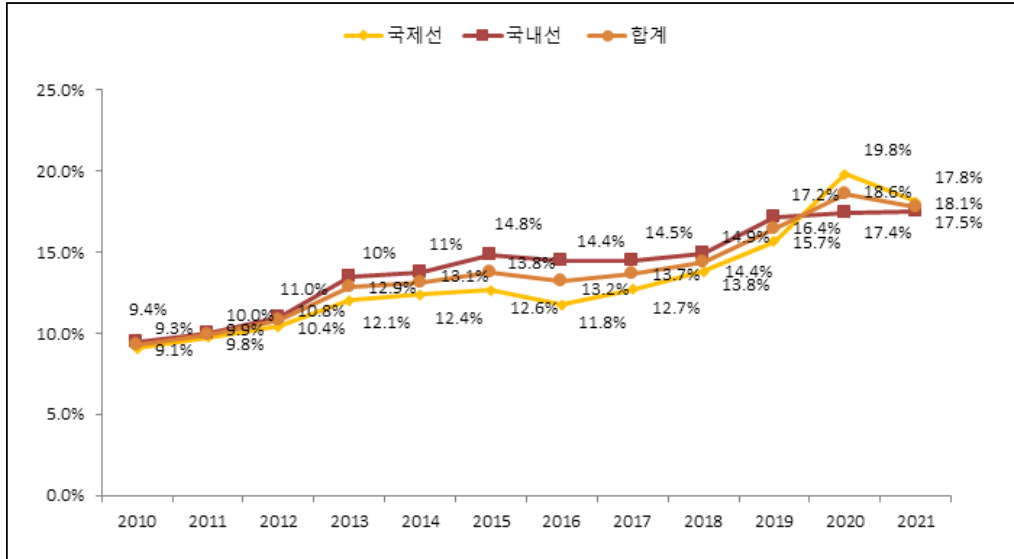
- 2021년 1월까지 전 세계 저비용항공사 공급좌석 점유율은 국제선 17.0%, 국내선 32.3%, 전체 30.5%를 나타냄
 - 아시아·태평양 지역 점유율 : 국제선 16.9%, 국내선 28.7%, 전체 28.3%
 - 유럽 지역 점유율 : 국제선 8.2%, 국내선 41.4%, 전체 35.5%
 - 북미 지역 점유율 : 국제선 19.9%, 국내선 32.6%, 전체 31.1%
 - 중남미 지역 점유율 : 국제선 24.1%, 국내선 47.3%, 전체 42.6%
 - 중동·아프리카 지역 점유율 : 국제선 18.1%, 국내선 17.5%, 전체 17.8%



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







[그림 Ⅲ-4] 저비용항공사의 지역별 공급좌석 점유율(2010~2021년)

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	Jetstar Japan	GK	NRT
9	일본	Peach	MM	KIX
10	일본	Spring Airlines Japan	IJ	NRT
11	일본	Zipair	ZG	NRT
12	중국	9 Air	AQ	CAN
13	중국	Air Guilin	GT	KWL
14	중국	Beijing Capital Airlines	JD	PKX
15	중국	Chengdu Airlines	EU	CTU

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



No	국가	항공사명	코드	사용공항
51	필리핀	Cebu Pacific	5J	MNL
52	필리핀	Philippines AirAsia	Z2	MNL
53	호주	Jetstar Airways	JQ	MEL
54	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	오스트리아	easyJet Europe	EC	VIE
25	오스트리아	Eurowings Europe	E2	VIE
26	오스트리아	Laudamotion	OE	VIE

No	국가	항공사명	코드	사용공항
27	우크라이나	SkyUp	PQ	KBP
28	이탈리아	blu-express		FCO
29	터키	AnadoluJet		ESB
30	터키	Onur Air	8Q	ISL
31	터키	Pegasus Airlines	PC	SAW
32	프랑스	French Bee	BF	ORY
33	프랑스	LEVEL France	LV	ORY
34	프랑스	Transavia France	TO	ORY
35	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	YEG
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
3	멕시코	Volaris	Y4	MEX
4	브라질	Azul	AD	VCP
5	브라질	Gol	G3	CGH
6	아르헨티나	Flybondi	FO	COR



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

5.3 주요 국가 항공산업 동향

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

(기준: 2021.4.5일)

구분	실적 ¹⁾ (2019) (백만톤킬로)	'21.3월누적 저비용점유율		기단			주당편수		주당화물처리(kg)	
		국내	국제	운항	비운항 ²⁾	주문	국내	국제	국내	국제
미 국	198,235	32.6%	20.7%	7,814	7,106	2,228	239,018	15,772	268,662,017	183,211,764
중 국 ³⁾	129,195	10.9%	7.7%	3,775	324	1,108	186,844	2,562	321,336,851	131,511,527
UAE	54,836	-	29.6%	370	213	668	38	5,515	-	73,222,981
영 국	38,059	30.0%	42.9%	436	456	222	1,374	2,915	393,719	21,311,346
독 일	32,388	35.9%	34.9%	383	380	213	1,518	6,829	784,519	51,674,230
한 국	31,782	15.7%	11.3%	994	294	338	21,661	2,525	22,658,128	30,770,710
러시아	28,941	65.0%	59.9%	276	126	198	7,840	1,939	14,009,465	67,677,023
카타르	28,537	-	4.5%	209	41	212	-	2,526	-	59,376,887
일 본	27,519	46.6%	25.2%	414	170	260	7,928	5,167	12,699,808	38,912,540
터 키	27,340	15.0%	44.7%	654	64	195	24,060	2,070	35,822,702	65,320,203
프랑스	25,983	21.6%	19.6%	363	133	98	3,819	3,713	860,248	20,224,394
캐나다	25,596	36.9%	11.0%	898	482	116	9,056	824	9,970,430	8,047,645
인 도	22,758	-	38.3%	133	100	141	-	1,238	-	32,953,639
아일랜드	21,751	83.3%	41.6%	659	141	1040	32,702	5,972	31,325,025	34,085,238
네덜란드	21,641	-	55.6%	345	98	232	112	455	4,116	2,125,316
싱가포르	18,813	-	15.2%	225	27	25	12	3,273	92,902	40,464,459
호 주	17,545	30.5%	4.9%	670	101	137	19,125	485	19,961,737	8,118,988
태 국	16,920	81.8%	30.1%	162	209	17	9,434	752	7,188,730	18,643,875
스페인	15,128	41.1%	48.9%	315	205	87	6,587	4,355	3,339,904	16,346,674
브라질	13,197	71.6%	6.6%	512	91	222	12,391	530	13,214,367	11,620,112

주: 1) 실적(2019) - 2020.11월 ICAO 발표(2019년 말 기준자료)

2) 비운항 - Inactive

3) 중국 - 홍콩, 마카오 제외

자료: CAPA, OAG, IMF