

AVIATION MARKET TREND & ANALYSIS

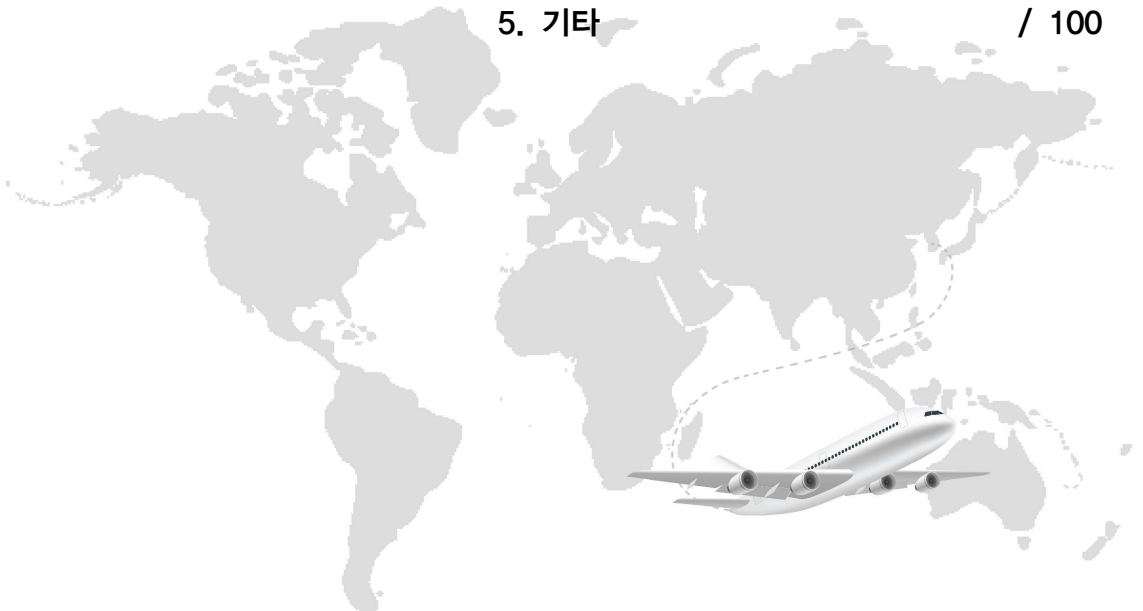
항공시장동향

제 109 호 (2021. 7)



Ⅲ. 항공산업·레저 동향

1. 항공관련 경제지표 동향	/ 87
2. 항공산업관련 주요 동향	/ 94
3. 항공기 제작 및 정비 동향	/ 96
4. 우리나라 항공레저 동향	/ 98
5. 기타	/ 100





Ⅲ 항공산업·레저 동향

1. 항공관련 경제지표 동향

1.1 경제동향 및 전망

가. 경제동향¹⁾

- 한국개발연구원(KDI)에 따르면 최근 우리 경제는 생산이 일시적으로 조정되었으나, 대내외 상품수요의 증가세가 지속되며 완만한 경기 회복세는 유지되는 모습을 보임
 - 원자재와 중간재의 수급에 차질이 발생함에 따라 자동차산업과 건설업 등에서 생산이 일부 제약됨
 - 높은 수출 증가세와 경제 심리지표의 개선 흐름을 감안하면 경기는 완만하게 회복되고 있음
 - 번이 코로나바이러스가 확산되고 감염병 확진자 수도 급증함에 따라 경기 불확실성은 여전히 높은 상황
- 수출은 반도체가 양호한 흐름을 보인 가운데 기저효과도 지속되어 높은 증가세 유지
 - 6월 수출은 전월(45.6%)에 이어 39.7%의 높은 증가율을 기록했으며, 품목별로는 반도체(34.4%)가 높은 증가율을 기록한 가운데 석유제품(79.6%)도 유가급등에 주로 기인하여 큰 폭으로 증가
 - 최근의 높은 수출 증가율은 기저효과에 주로 기인하여 물량과 가격이 모두 큰 폭으로 확대되며 나타난 것으로 보임
 - 수입(37.9% → 40.7%)은 1차 상품(100.6%)과 중간재(37.9%)를 중심으로 증가폭이 소폭 확대
 - 무역수지는 전년 동월(34.2억 달러)에 이어 44.4억 달러의 흑자를 기록하였으며, 교역조건(-4.3%)은 전월(-0.6%)보다 하락폭이 확대
- 세계경제는 코로나19 확산과 통화긴축 우려에도 불구하고 기저효과 등에 기인하여 주요국의 소비와 수출의 증가세가 확대
 - 산업생산과 상품교역이 모두 큰 폭으로 증가하여 코로나19 사태 이전 수준을 상회하였고, 제조업 심리지표도 완만한 개선 추세를 지속
 - 코로나19 확산세가 진정되고 서비스업심리도 개선되면서, 유로존 등 경기가 부진했던 지역에서도 경제 회복에 대한 기대가 점증
 - 미국은 코로나19 감염 상황이 개선되고 적극적인 정책 지원도 이루어지면서 경기가 빠르게 회복되고 있음

1) 자료: KDI 경제동향(2021.7)

- 유로존은 백신접종 확대와 기저효과로 주요 경제지표가 급등세를 보이는 등 경기가 완만하게 회복되는 모습
- 일본은 대부분의 실물지표가 전월에 이어 급등세를 유지하였으나, 이는 대내외 수요 회복 외에도 작년의 실적 악화에 따른 기저효과에 상당 부분 기인함
- 중국은 주요 내수 지표와 수출의 증가세가 다소 둔화되었으나, 양호한 경기 회복 흐름은 유지되고 있는 것으로 판단됨

〈표 III-1〉 주요 경제지표

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2019	2020	2020		2021				
			III	IV	I	II	1	2	3
전산업생산 All Industry Production	0.9	-1.2	-0.9	-1.5	2.7	-	8.7	7.3	-
광공업생산 Industrial Production	0.4	-0.4	0.2	0	4.4	-	12.6	15.6	-
서비스업생산 Service Production	1.4	-2	-1.7	-2	2.2	-	8.2	4.4	-
소매판매액 Retail Sales Index	2.4	-0.2	1.6	-1.2	6.4	-	8.7	3.1	-
설비투자지수 Index of Equipment Investment	-5.7	6	7.7	2.8	11.9	-	17.1	11	-
건설기성액(불변) Value of Construction Completed(Constant Price)	-2.3	-4.1	-4.2	-5.3	-7.2	-	-3.2	-7.6	-
수출(통관) Export(f.o.b.)	-10.4	-5.5	-3.5	4.1	12.5	42.1	41.2	45.6	39.7
수입(통관) Imports(c.i.f.)	-6	-7.1	-8.7	-1.7	12.1	37.4	33.9	37.9	40.7
무역수지(십억달러) Balance of Trade (Billion US Dollars)	38.9	44.9	16	18.2	10.3	7.8	0.4	2.9	4.4
실업률 Unemployment Rate	3.8	4	3.8	4.3	4.4	-	3.7	3.8	-
취업자수 Number of Employed	1.1	-0.8	-1.1	-1.6	-1.4	-	2.5	2.3	-
소비자물가 Consumer Price	0.4	0.5	0.6	0.4	1.1	2.5	2.3	2.6	2.4
국고채 3-year Treasury Bonds	1.36	0.98	0.85	0.98	1.13	1.45	1.14	1.23	1.45
종합주가지수 KOSPI	2,198	2,873	2,328	2,873	3,061	3,297	3,148	3,204	3,297
원/달러 환율 Won/Dollar Exchange Rate	1,156.4	1,086.4	1,169.5	1,086.3	1,131.8	1,126.1	1,112.3	1,110.9	1,126.1



구 분	2019	2020	2020		2021				
			Ⅲ	Ⅳ	Ⅰ	Ⅱ	1	2	3
OECD 경기선행지수 OECD Composite Leading Indicator	-1.2	-2	-1	-0.1	1.5	-	9.5	7.4	-
유가(두바이, 달러/배럴) Oil Price(Dubai, US\$/bbl)	63.5	42.3	42.9	44.7	60.3	67.1	62.9	66.3	71.6

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

나. 경제전망

- 한국은행이 '21.5.27일 발표한 「경제전망(2021.5월)」에 따르면 최근 국내외 여건변화 등을 감안할 때, 경제성장률은 2021년 4.0%, 2022년 3.0% 수준 전망
- 국내 경기는 글로벌 경기회복 등으로 수출과 설비투자의 호조가 이어지는 가운데 민간소비도 개선흐름을 보이면서 회복세가 확대될 전망
 - 민간소비는 가계심리가 회복되는 가운데 소득여건 부진이 완화되면서 개선흐름을 이어갈 전망
 - 설비투자는 IT부문이 높은 증가세를 지속하고 비IT부문도 개선되면서 견조한 흐름을 나타낼 것으로 예상
 - 건설투자는 착공물량 증가 등에 힘입어 건물 건설을 중심으로 점차 회복될 전망
 - 상품수출은 주요국의 경제활동 재개, IT경기 개선세 지속 등에 힘입어 호조를 이어갈 것으로 예상
- 취업자수는 2021년 14만 명, 2022년 23만 명 증가할 전망
 - 고용상황은 대면서비스 부문의 부진이 점차 완화되고 제조업 업황이 개선되면서 완만하게 회복될 전망
- 소비자물가 상승률은 2021년 1.8%, 2022년 1.4%로 전망
 - 금년중 국제유가 오름세 확대 등으로 공급측 요인의 영향이 커진 데다 경기회복세 강화로 수요측 물가압력도 다소 확대
- 경상수지 흑자규모는 2021년과 2022년중 각각 700억 달러와 650억 달러로 전망
 - GDP대비 경상수지 흑자 비율은 2020년 4%대 중반에서 2021년 3%대 후반, 2022년에는 3%대 중반으로 점차 하락

〈표 III-2〉 한국은행 경제성장 전망

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2020	2021 ^{e)}					2022 ^{e)}
	연간	상반	하반	연간	상반	하반	연간
GDP	-1.0	3.7	4.2	4.0	3.2	2.8	3.0
민간소비	-4.9	1.0	4.0	2.5	4.7	2.3	3.5
설비투자	6.8	10.7	4.3	7.5	2.8	4.2	3.5
지식재산생산물투자	3.6	3.6	5.0	4.3	4.3	3.4	3.8
건설투자	-0.1	-1.0	3.4	1.3	2.3	2.7	2.5
상품수출	-0.5	14.8	4.0	9.0	1.9	3.1	2.5
상품수입	-0.1	11.0	5.9	8.3	3.0	4.0	3.5

주: '20년 및 '21년도는 예상치, Expectation

- 세계경제는 선진국과 중국을 중심으로 회복세가 점차 확대될 전망
 - 최근 선진국은 백신접종 확대로 경제활동이 차츰 정상화되면서 경기회복세가 강화되고 향후 미국의 대규모 재정확대, 방역조치 완화 등이 글로벌 경기회복을 견인할 것으로 예상
 - 향후 상품교역이 회복세를 지속하는 가운데 서비스교역도 해외여행 재개 등으로 점차 개선되면서 세계교역은 회복세가 점차 뚜렷해질 전망
 - 미국은 대규모 경기부양책, 백신접종 확대에 따른 경제활동 재개 등으로 소비를 중심으로 회복세가 본격화되고 향후 억눌렸던 소비 확대 및 대규모 추가 부양책 등이 빠른 회복세를 뒷받침할 전망
 - 유로지역은 백신접종 확대 등으로 회복 흐름이 재개되고 향후 글로벌 수요개선, 경제회복기금 집행 등으로 경기회복세가 점차 확대될 것으로 예상
 - 일본은 최근 코로나19 방역조치 등으로 성장세가 약화되었으나 향후 대외수요 증가, 백신접종 확대 등으로 완만한 회복흐름을 나타낼 전망
 - 중국은 최근 수출 호조가 이어지는 가운데 내수도 회복세를 지속하고 중국 정부의 소비 활성화 및 제조업 투자 확대 정책 추진 등으로 성장세가 유지될 전망

〈표 III-3〉 한국은행 경제성장 전망 우리나라 2020~2022년도 경제성장률 전망 요약

(단위: %)

구 분	'20년	'21년 전망	'22년 전망	발표시점
OECD	-1.0%	3.8%	2.8%	2021/05/31
IMF	-1.0%	3.6%	2.8%	2021/04/06
한국은행	-1.0%	4.0%	3.0%	2021/04/25
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%	3.8%	3.0	2021/05/13



주: 각 기관별 발표 자료

1.2 환율

- 4월중 원/달러 환율은 외국인의 국내주식 배당금 환전수요에도 불구하고 미 달러화 약세, 우리나라 경제지표 호조 등의 영향으로 하락
- 5월중 원/달러 환율은 미 인플레이션 우려에 따른 투자심리 위축, 외국인의 국내주식 대규모 매도자금 환전수요 등으로 상승하였다가 위안화 강세, 역외투자자 매도 등의 영향으로 반락
- 6월 이후 원/달러 환율은 6월 FOMC 회의결과, 국내 델타 변이 바이러스 확산 우려 등의 영향으로 상승하여 연중 최고치를 경신
- 2/4분기 원/엔 환율은 4월 소폭 상승하였으나 5월 하락하였다 6월 다시 상승하였고, 원/위안 환율은 4월부터 6월까지 지속적으로 상승세를 보임

〈표 Ⅲ-4〉 원/달러, 원/엔 및 원/위안 환율 추이

(기말 기준, 단위: 원, 달러, 엔, %)

구분	2019	2020	2021					
			4/4	1/4	2/4	4월	5월	6월
원/달러	1,156.40 (3.6%)	1,086.30 (-6.1%)	1,086.30 (0.0%)	1,131.80 (4.2%)	1,126.10 (-0.5%)	1,112.30 (-1.2%)	1,110.90 (-0.1%)	1,126.10 (1.4%)
(평균)	1,166.11 (6.0%)	1,180.01 (1.2%)	1,116.40 (-5.4%)	1,114.76 (-0.1%)	1,121.13 (0.6%)	1,118.32 (-0.3%)	1,123.39 (0.5%)	1,121.99 (-0.1%)
원/100엔 ¹⁾	1,059.61 (552.3%)	1,051.14 (-0.8%)	1,051.14 (0.0%)	1,022.08 (-2.8%)	1,019.19 (-0.3%)	1,022.38 (0.3%)	1,012.30 (-1.0%)	1,019.19 (0.7%)
(평균)	1,070.28 (543.1%)	1,105.29 (3.3%)	1,068.95 (-3.3%)	1,051.27 (-1.7%)	1,024.21 (-2.6%)	1,025.13 (0.1%)	1,029.02 (0.4%)	1,019.13 (-1.0%)
원/위안	165.60 (-83.6%)	167.02 (0.9%)	167.02 (0.0%)	172.17 (3.1%)	174.28 (1.2%)	171.98 (-1.3%)	174.53 (1.5%)	174.28 (-0.1%)
(평균)	168.64 (-83.1%)	170.89 (1.3%)	168.92 (-1.2%)	172.01 (1.8%)	173.52 (0.9%)	171.39 (-1.2%)	174.73 (1.9%)	174.62 (-0.1%)

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 '21년 2/4분기 Platts 지수²⁾는 4월부터 5월 중순까지 계속 증가세를 보이다 5월 중순 소폭 하락했으나 5월말부터 다시 증가하여 '21.7.2일 220.1을 기록
- 제트항공유 월별 Platts 지수: 182.0(4.1) → 193.8(4.16) → 200.6(5.7) → 194.9(5.21) →

2) Platts는 2000년대의 유가를 100으로 환산하여 유가지수를 산정

208.8(6.4) → 211.4(6.18) → 220.1(7.2)

- 제트항공유의 지역별 비중을 살펴보면 북미 39%, 유럽 & CIS 28%, 아시아 & 오세아니아 22% 순으로 나타남
- 지역별 제트항공유 Platts 지수는 중동 및 아프리카 지역이 232.72로 가장 높고, 유럽 & CIS 지역이 215.82로 가장 낮음

〈표 III-5〉 지역별 제트항공유 Platts 지수 및 가격

(2021.7.2일 기준)

구 분	Index 비중(%)	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000=100	전주 대비(%)	전월 대비(%)	전년 대비(%)
Jet Fuel Price	100%	191.74	80.53	635.93	220.14	1.2%	5.4%	79.9%
아시아 & 오세아니아	22%	186.04	78.14	617.29	223.26	0.1%	4.3%	80.1%
유럽 & CIS	28%	190.72	80.10	632.00	215.82	0.8%	5.4%	79.3%
중동 & 아프리카	7%	185.55	77.93	615.33	232.72	0.5%	5.4%	88.1%
북 미	39%	196.04	82.33	650.44	218.89	2.1%	5.9%	78.6%
남미 & 중미	4%	199.26	83.69	661.15	231.83	2.4%	6.8%	83.3%

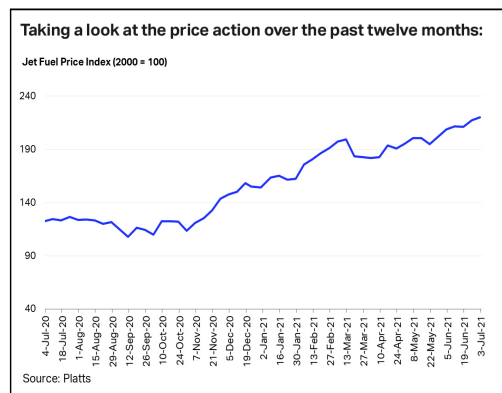
자료: IATA

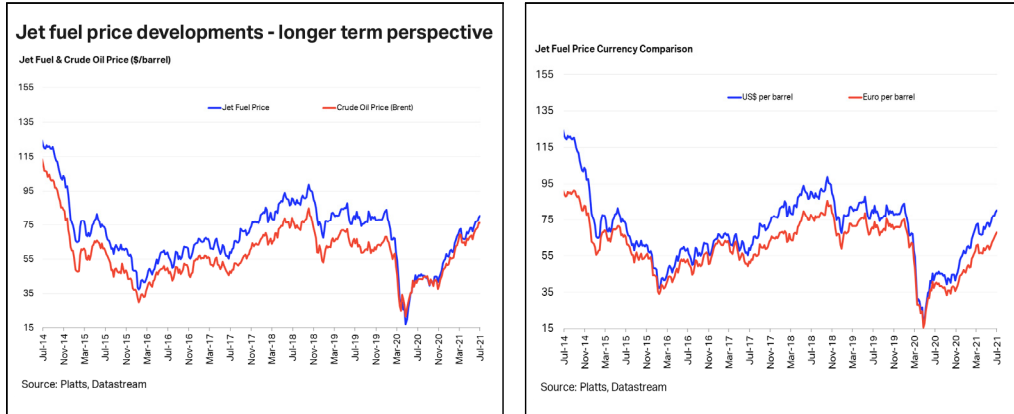
- 원유가가 내리면 제트유가도 내리는 동조화(coupling)현상을 그래프로 확인가능하며, 원유가와 제트유가 간 차이(spread)가 어느 정도 일정하게 유지
- '21.7.2일 기준 제트유는 배럴당 80.53달러로 전주 대비 1.2%, 전월 대비 5.4%, 전년 대비 79.9% 증가

Recent jet fuel price developments

Date	Index*
01 Apr 2021	182.0
16 Apr 2021	193.8
07 May 2021	200.6
21 May 2021	194.9
04 Jun 2021	208.8
18 Jun 2021	211.4
02 Jul 2021	220.1

*Sourced from Platts (Equal to 100 in year 2000 or 87cts/gal)





[그림 Ⅲ-1] 제트항공유 Platts 지수 및 가격변동

1.4 유류할증료 현황 분석

가. '21.8월 유류할증료 현황

- 국제선 유류할증료는 '20년 4월에서 '21년 3월까지 0단계로 유지하다 4월 2단계로 상승 및 5월 1단계로 하락했고 6월부터 계속 단계가 상승하여 8월 4단계 적용
 - 유류할증료 단계: 3단계('20.1) → 4단계('20.2) → 2단계('20.3) → 0단계('20.4~'21.3) → 2단계('21.4) → 1단계('21.5) → 2단계('21.6) → 3단계('21.7) → 4단계('21.8)
- 국제선 유류할증료의 기준이 되는 '21년 6월 16일~'21년 7월 15일 싱가포르 국제석유시장 항공유(MOPS) 가격이 갤런당 184.11센트를 기록함에 따라 4단계로 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~6월 2,200원이 부과 이후, 2개월 연속 상승하여 '21.8월 4,400원 적용
 - 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~'21.6) → 3,300원('21.7) → 4,400원('21.8)

2. 항공산업관련 주요 동향

2.1 원활한 재개를 위한 핵심 “코로나-19 디지털화”³⁾

- IATA 아태지역 책임자는 승객의 예방 접종 및 코로나19 검사 상태를 확인하는 프로세스를 디지털화하는 것이 중요하다고 강조
- 콘래드 클리포드 IATA 아태지역 부사장은 현재 아태지역의 국제선 운항이 과거 대비 30% 미만으로 운항되고 있다고 밝힘
 - 또한, 승객이 부족함에도 불구하고 출도착 공항에서 검사 결과 및 예방 접종 확인으로 처리 시간이 두 배로 증가했다고 언급
- 클리포드는 전 세계 40여개 이상의 항공사에서 IATA Travel Pass 사용을 준비 중이며, 종이 문서 보다 더 안전하다고 강조함
- 코로나-19 변이 바이러스의 출현이 변수가 되나 싱가포르와 홍콩간 장기간 지연된 버블 등 Travel Bubble이 아태지역의 광범위한 항공운항 재개에 중요한 역할을 할 것

2.2 항공산업 재개를 위한 점진적 움직임⁴⁾

- 2020년은 코로나19로 전 세계 항공 산업은 상당한 재정적 손실을 입음
- 항공업계 전문가들은 봉쇄가 완화되고 소비자가 여행을 재개하면 코로나 이전 수준으로 점진적으로 돌아갈 것으로 예측

가. 2020-2021년 직면한 주요 과제

- 코로나19로 인한 전 세계 봉쇄 조치는 항공 운항을 감소시켰고 국가마다 다른 여행 제한 및 끊임없는 변경 사항에 대한 불확실성으로 사전 계획된 여행이 어려워짐
- 그 결과, 국제선은 약 80%, 국내선은 70% 감소했고, 수익은 5,100억 달러 손실, 승객은 61% 감소했고, 비용은 약 3,650억 달러 감소했고 4,600만 개의 여행 및 관광 분야 일자리가 손실됨

3) Flightglobal, Digitised Covid-19 records key to smooth restart: IATA Asia chief
(<https://www.flightglobal.com/airlines/digitised-covid-19-records-key-to-smooth-restart-iata-asia-chief/144203.article>)

4) Ideagen, Will aviation recover? The gradual move towards industry revival
(<https://www.ideagen.com/thought-leadership/blog/will-aviation-recover>)



- 통계를 보면 항공분야의 회복이 불투명할 것 같으나, 향후 몇 년 내 점진적 성장 전망을 포함한 낙관적인 의견도 있음

나. 항공 분야 회복

- IATA는 2003년 SARS 및 2009년 경제 불황과 같은 과거 사건에서 항공산업의 회복 가능성을 기술한 보고서를 발표
- 항공 분야 회복의 긍정적 신호의 주요 요소 중 하나는 여행에 대한 소비자 수요임
 - 사람들은 오랜 봉쇄와 지속되는 규제로 가능한 신속하게 여행 규제가 완화되길 희망하고, 소비 패턴 변화를 살펴보면 코로나19 기간 내 지출이 감소함
 - 영국예산책임정(OBR)에 따르면, 영국 전역에 걸쳐 평균 1,300억 파운드가 절약되었고 여행 규제 완화시 소비자의 여행 경비 지출로 항공 분야의 회복에 기여
- 전 세계적으로 진행 중인 백신 접종은 여행 규제 완화에 또다른 핵심 단계임
 - 잠재적 코로나 19 확산 방지 및 근로자 및 승객 모두의 안전 보장을 위해 승객 여정의 모든 단계에 대한 적절한 건강과 안전 조치를 마련해야함
 - 루이스 펠리페 데 올리베이라 ACI 사무총장은 “항공이 경제적, 사회적 편익을 지속적으로 제공하기 위해 업계 전반에 걸친 협력과 ICAO 및 세계보건기구와 협력하여 회복을 보장하는 동시에 여행자와 근로자에게 안전을 보장하는 것이 중요하다”고 언급

다. 미래의 항공산업

- 항공산업이 코로나19로 인한 영향에서 완전히 복구하려면 시간이 필요하며 향후 몇 년 내 점진적으로 회복할 것으로 전망
- IATA는 2023년에 수입 및 승객수가 코로나19 이전 수준으로 회복할 것으로 전망
 - 향후 몇 년 동안 꾸준한 성장을 보일 것이나 이를 위해서는 정부의 지원과 규제에 대한 대처, 백신 접종에 대한 노력이 필요
- 업계 전반에 걸쳐 항공산업의 회복에 대한 우려와 동시에 낙관론도 있으며 지속가능한 성장이 회복의 핵심임

3. 항공기 제작 및 정비 동향

3.1 글로벌 항공기 제작 동향

가. 항공기 운용

- CAPA 자료를 분석한 결과 세계 운용중인 항공기 27,769대 중 보잉사 제작항공기가 9,679대로 전체의 34.9%, 에어버스 제작 항공기가 8,276대로 29.8% 비율을 나타냄⁵⁾

〈표 III-6〉 제작사별 항공기 운용 현황

(2021.6.30일 기준, 단위: 대, %)

제작사	대수	비율	제작사	대수	비율
Airbus	8,276	29.8	Hawker Siddeley Aviation	11	0.1
Antonov	349	1.3	Ilyushin	133	0.0
ATR	891	3.2	IPTN Indonesia	4	0.5
Beech Aircraft Corporation	620	2.2	Let	149	0.0
Boeing	9,679	34.9	Lockheed Company	33	0.5
Boeing/McDonnell Douglas	283	1.0	Mitsubishi	9	0.1
Bombardier	1,153	4.2	NAMC	1	0.0
British Aerospace	281	1.0	Pilatus Aircraft Ltd	64	0.0
Britten-Norman	152	0.5	Piper	2	0.2
CASA	43	0.2	PZL Mielec	21	0.0
Cessna Aircraft Company	982	3.5	Reims-Cessna	9	0.1
Comac	63	0.2	Saab	197	0.0
De Havilland of Canada	1,179	4.2	Short Brothers	90	0.7
Dornier	196	0.7	Sukhoi	114	0.3
Embraer	2,158	7.8	Swearingen Corporation	243	0.4
Fokker	212	0.8	Tupolev	28	0.9
GAF	6	0.0	Xian Aircraft Industry Company	41	0.1
Grumman Aircraft Corporation	7	0.0	Yakovlev	50	0.1
Harbin Aircraft Industries Group	40	0.0			
합계	27,769				

주: In service 기준, 일부 제작사 자료 미포함

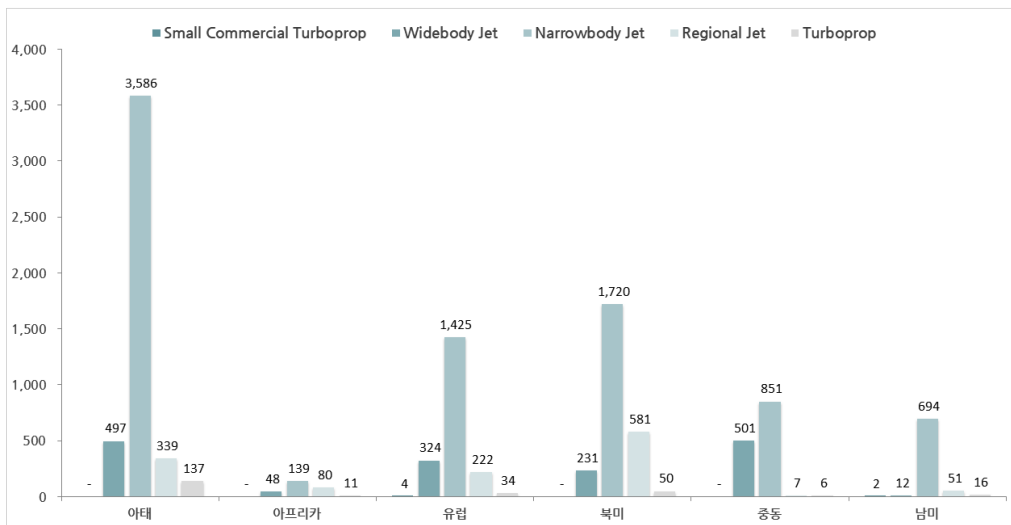
5) CAPA(2021.6.30) 기준



나. 항공기 제작

● 항공기 유형별 지역별 주문 현황(2021.6.30일 현재 기준)

- 소형 상업용 터보프롭기⁶⁾: 유럽 4대, 남미 2대
- 광폭동체 제트기⁷⁾: 아·태 497대, 아프리카 48대, 유럽 324대, 북미 231대, 중동 501대, 남미 12대
- 협폭동체 제트기⁸⁾: 아·태 3,586대, 아프리카 139대, 유럽 1,425대, 북미 1,720대, 중동 851대, 남미 694대
- 지역용 제트기⁹⁾: 아·태 339대, 아프리카 80대, 유럽 222대, 북미 581대, 중동 7대, 남미 51대
- 터보프롭기: 아·태 137대, 아프리카 11대, 유럽 34대, 북미 50대, 중동 6대, 남미 16대



자료: CAPA

[그림 Ⅲ-2] 전 세계 항공기 지역별 주문 현황

6) 터보프롭기: 프로펠러 구동으로 동력을 얻는 가스터빈엔진 항공기(ATR 42, ATR 72, Q400 등)
 7) 광폭동체 제트기: 기체 폭 지름이 5~6m로 통로가 2줄인 항공기(B747, B767, A330, A380 등)
 8) 협폭동체 제트기: 기체 폭 지름이 3~4m로 통로가 1줄인 항공기(B737, B757, A320 등)
 9) 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
- '21.6.30일까지 경량항공기 및 초경량비행장치는 총 27,571대가 등록 또는 신고됨¹⁰⁾
 - 경량항공기(217대, '21.6.30일 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

('21.6.30일 기준, 단위: 대)

구 분	동력비행장치		회전익비행장치		동력패러슈트	합계
	타면조종형 비행기	체중이동형 비행기	경량 헬리콥터	자이로 플레인		
대수	195	4	7	6	5	217

자료: 국토교통부 항공기술과

- 초경량비행장치(27,571대, '21.6.30일 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)

10) 자료: 국토교통부 항공기술과



〈표 III-8〉 초경량비행장치 신고 현황

(21.6.30일 기준, 단위: 대)

구 분	동력패러 글라이더	패러 글라이더 (영리)	행글라이더	기구류	무인비행장치		낙하산	합계
					무인동력 비행장치	무인 비행선		
대수	397	1,065	0	61	25,989	46	13	27,571

자료: 한국교통안전공단 드론관리처

- 2021.6월 말 기준 경량항공기는 1,446명, 초경량비행장치는 62,184명이 자격 취득

〈표 III-9〉 경량 및 초경량 비행장치 자격취득 현황

(21.6.30 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	3,374	72
2018	11,444	60
2019	14,851	71
2020	13,703	77
2021.6	13,784	55
합계	62,184	1,446

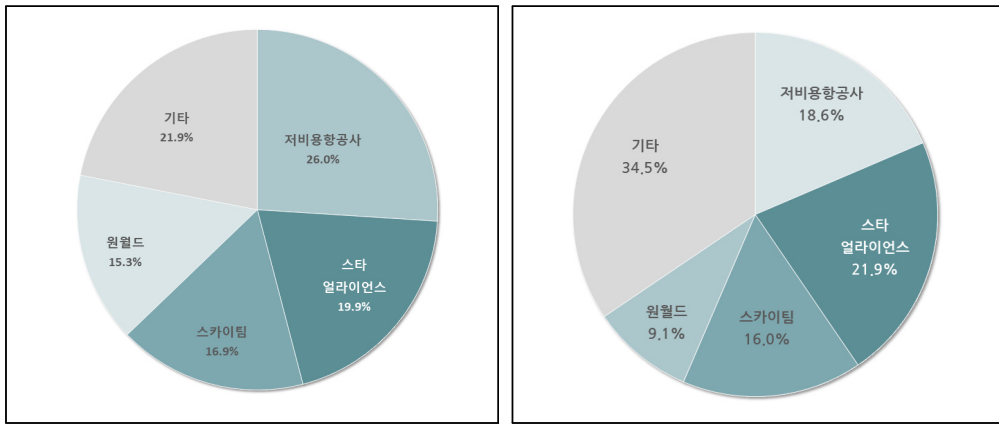
자료: 한국교통안전공단 드론자격시험센터(초경량비행장치), 경량항공기 조종사(항공자격처)

5. 기타

5.1 항공사 제휴 현황

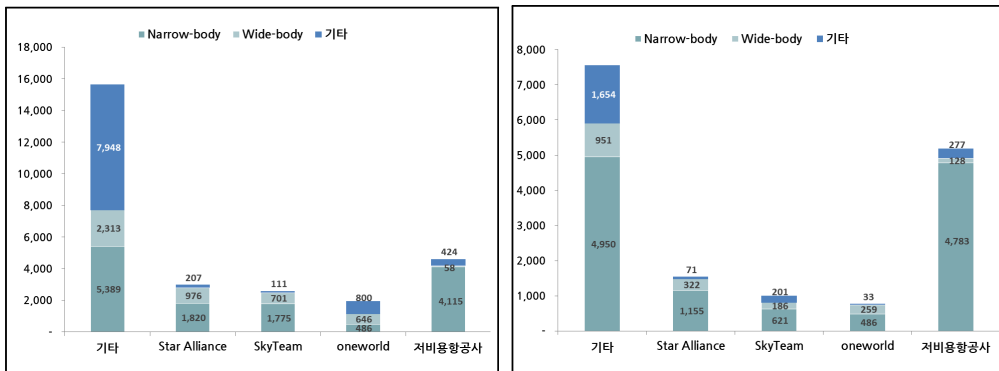
- 항공사 제휴별 ASK 기준 운송력 점유율은 Star Alliance 19.9%, SkyTeam 16.9%, Oneworld 15.3%, 저비용항공사 26.0%, 기타 항공사 21.9%
- 항공사 제휴별 기단현황은 Star Alliance 3,003대, SkyTeam 2,587대, Oneworld 1,932대, 저비용항공사 4,597대, 기타 항공사 15,650대

(2021.6.30일 기준)



전 세계 제휴별 ASK 점유율

아·태지역 제휴별 ASK 점유율



기단규모

기단주문

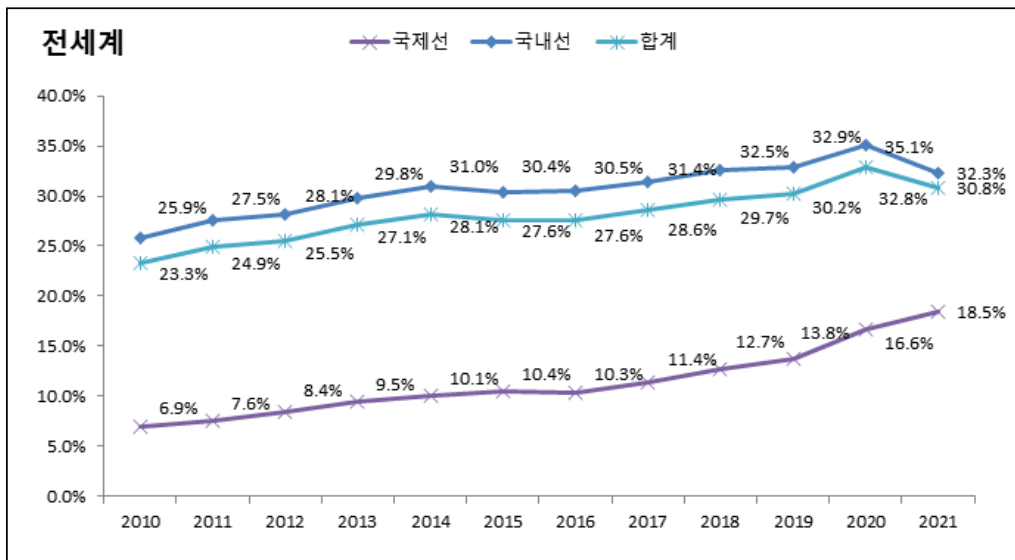
[그림 Ⅲ-3] 항공사 제휴별 현황



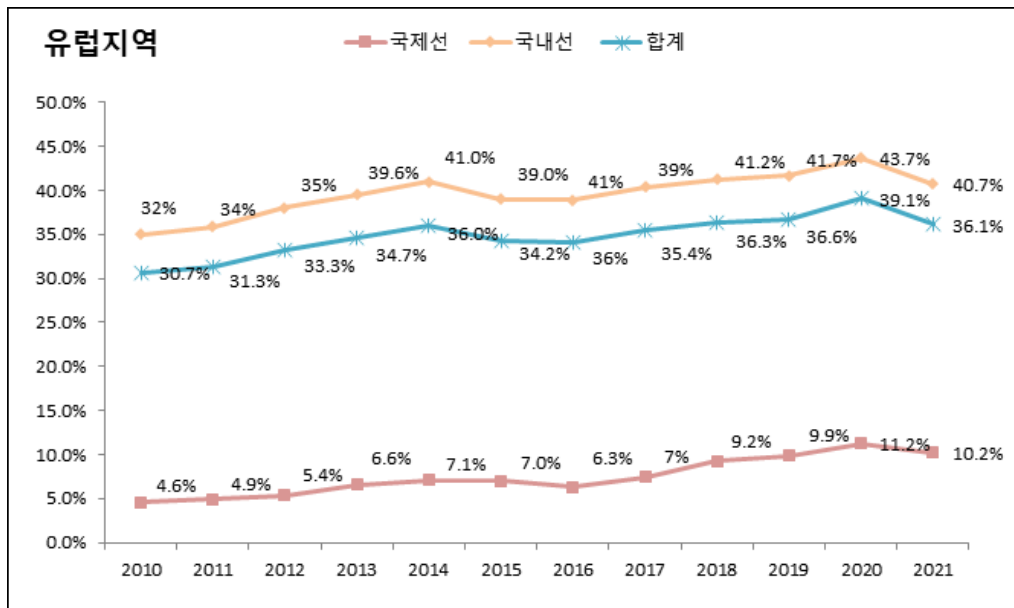
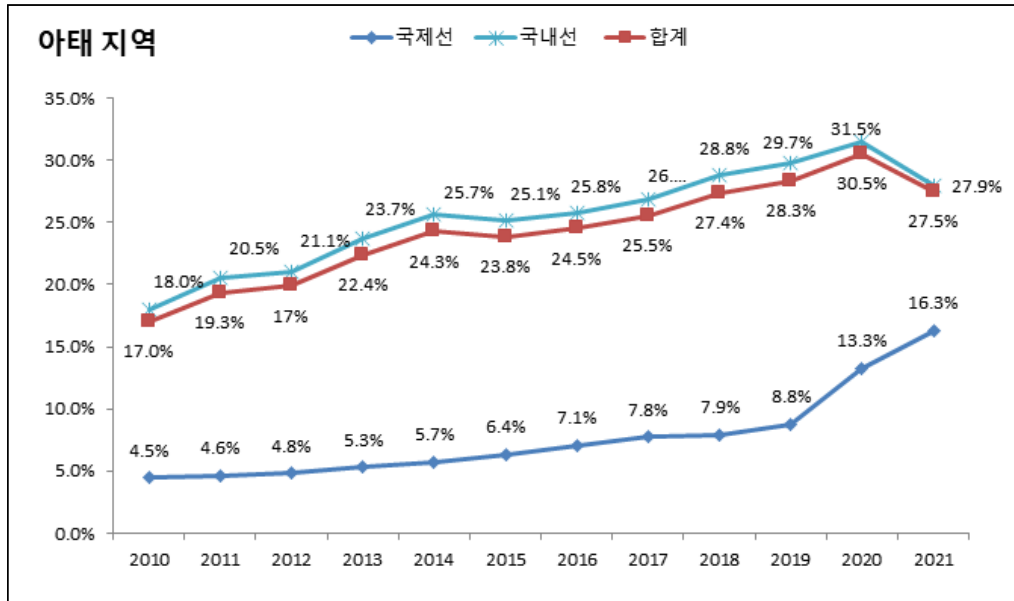
5.2 저비용항공사 동향

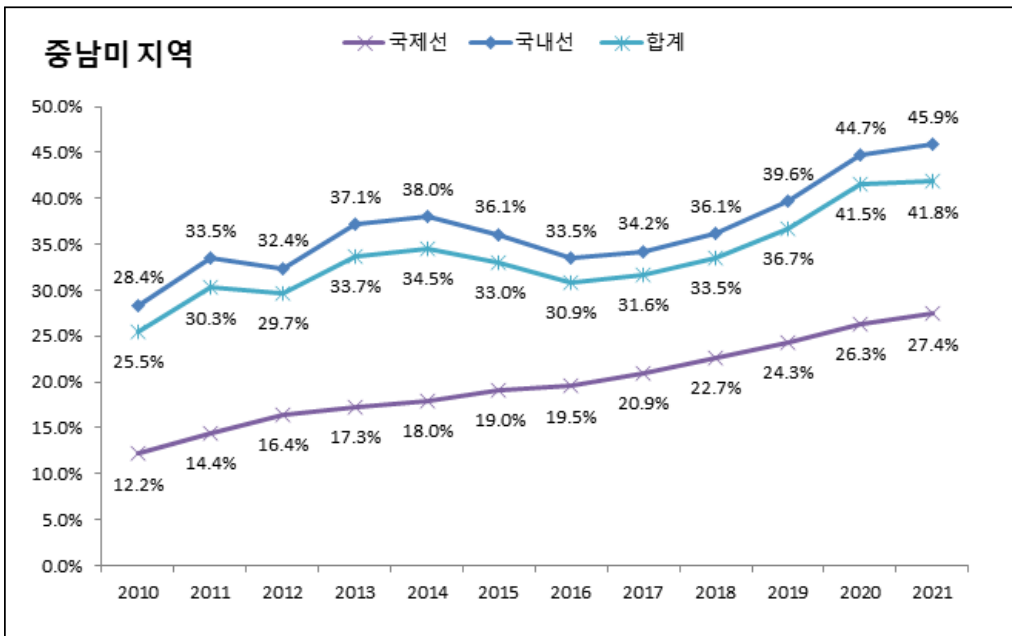
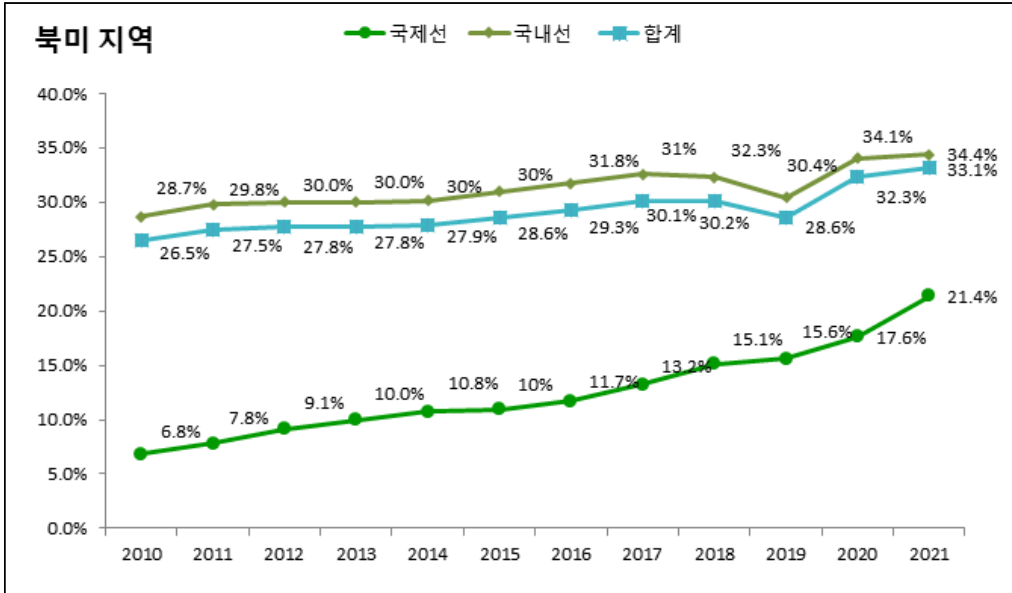
가. 주요 저비용항공사 수송 현황¹¹⁾

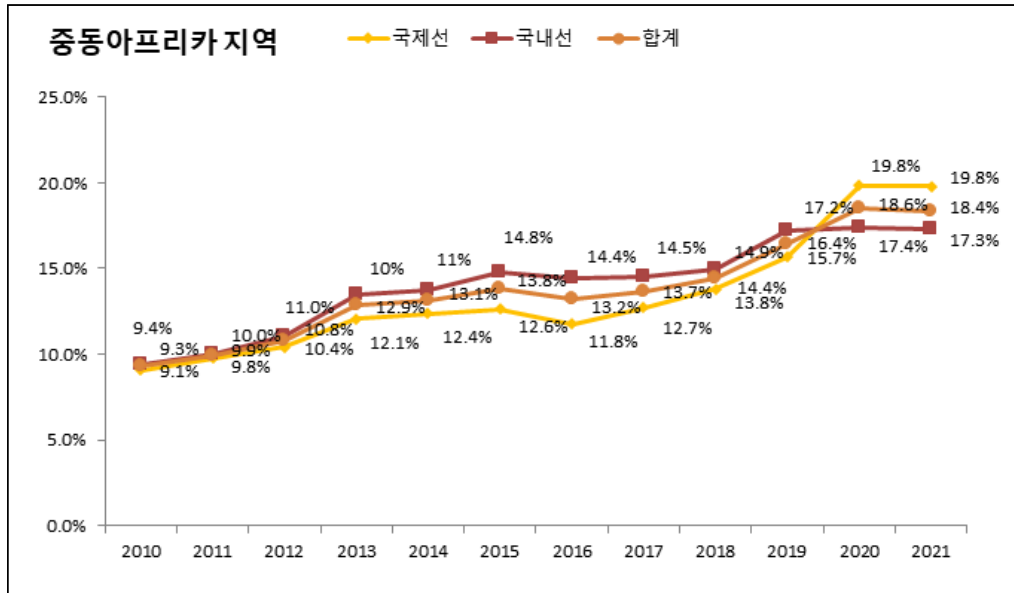
- 2021년 7월까지 전 세계 저비용항공사 공급좌석 점유율은 국제선 18.5%, 국내선 32.3%, 전체 30.8%를 나타냄
 - 아시아·태평양 지역 점유율 : 국제선 16.3%, 국내선 27.9%, 전체 27.5%
 - 유럽 지역 점유율 : 국제선 10.2%, 국내선 40.7%, 전체 36.1%
 - 북미 지역 점유율 : 국제선 21.4%, 국내선 34.4%, 전체 33.1%
 - 중남미 지역 점유율 : 국제선 27.4%, 국내선 45.9%, 전체 41.8%
 - 중동·아프리카 지역 점유율 : 국제선 19.8%, 국내선 17.3%, 전체 18.4%



11) 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	Aero K	RF	CJJ
3	대한민국	Air Seoul	RS	ICN
4	대한민국	Fly Gangwon	4V	YNY
5	대한민국	JEU 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	Go First	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	라트비아	airBaltic	BT	RIX
5	러시아	Pobeda	DP	VKO
6	루마니아	Blue Air	0B	OTP
7	몰도바	HiSky		IAS
8	몰타	Lauda Europe	LW	MLA
9	몰타	Malta Air	AL	MLA
10	스위스	easyJet Switzerland	DS	GVA
11	스페인	Iberia Express	I2	MAD
12	스페인	LEVEL		BCN
13	스페인	Volotea	V7	NAP
14	스페인	Vueling	VY	BCN
15	아이슬란드	PLAY	OG	KEF
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	우크라이나	SkyUp	PQ	KBP



No	국가	항공사명	코드	사용공항
27	이탈리아	blu-express		FCO
28	터키	AnadoluJet		ESB
29	터키	Onur Air	8Q	ISL
30	터키	Pegasus Airlines	PC	SAW
31	프랑스	French Bee	BF	ORY
32	프랑스	LEVEL France	LV	ORY
33	프랑스	Transavia France	TO	ORY
34	헝가리	Wizz Air	W6	BUD

3) 북미지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	미국	Allegiant Air	G4	LAS
2	미국	Avelo Airlines	XP	BUR
3	미국	Frontier Airlines	F9	DEN
4	미국	JetBlue Airways	B6	JFK
5	미국	Southwest Airlines	WN	DAL
6	미국	Spirit Airlines	NK	FLL
7	미국	Sun Country	SY	MSP
8	캐나다	Air Canada Rouge	RV	YYZ
9	캐나다	Flair Airlines	F8	YEG
10	캐나다	Jetlines		YVR
11	캐나다	Sunwing Airlines	WG	YYZ
12	캐나다	Swoop	WO	YYC
13	캐나다	WestJet	WS	YYC
14	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

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



5.3 주요 국가 항공산업 동향

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

(기준: 2021.6.30일)

구분	실적 ¹⁾ (2019) (백만톤킬로)	'21.7월 누적 저비용점유율		기단			주당편수		주당화물처리(kg)	
		국내	국제	운항	비운항 ²⁾	주문	국내	국제	국내	국제
미 국	198,235	34.6%	22.2%	7,979	1,631	2,598	289,288	20,331	323,958,429	209,014,090
중 국 ³⁾	129,195	10.3%	7.6%	3,798	340	1,093	179,055	2,472	299,102,614	130,777,258
UAE	54,836	-	30.4%	372	204	664	36	5,296	-	72,073,778
영 국	38,059	40.8%	42.4%	487	402	222	4,658	8,102	1,300,806	25,408,123
독 일	32,388	28.5%	34.0%	486	279	212	2,326	14,583	1,460,277	66,084,638
한 국	31,782	16.1%	10.7%	1,105	211	326	30,956	5,203	34,650,552	37,606,455
러시아	28,941	67.1%	45.5%	306	93	194	7,752	1,937	14,810,479	68,502,141
카타르	28,537	-	4.6%	212	37	211	-	2,755	-	59,432,834
일 본	27,519	41.0%	28.0%	443	149	198	11,567	9,003	19,336,701	48,991,369
터 키	27,340	23.1%	26.6%	637	72	192	20,901	1,922	32,058,955	64,554,214
프랑스	25,983	32.5%	30.4%	401	84	93	7,411	9,714	2,711,813	33,655,152
캐나다	25,596	34.1%	3.7%	913	437	112	13,894	1,725	8,120,278	10,379,915
인 도	22,758	-	32.2%	135	112	134	-	1,346	-	33,357,902
아일랜드	21,751	81.8%	43.2%	621	175	1,029	25,189	1,706	20,011,853	26,379,704
네덜란드	21,641	-	46.3%	325	82	229	112	1,355	-	2,907,584
싱가포르	18,813	-	21.3%	228	25	23	42	6,292	240,373	43,759,765
호 주	17,545	24.4%	8.5%	651	129	139	19,309	912	20,195,097	10,712,701
태 국	16,920	84.7%	25.6%	168	195	17	3,217	795	1,490,835	18,049,091
스페인	15,128	47.4%	54.1%	382	138	87	12,989	12,618	8,317,407	26,189,520
브라질	13,197	68.1%	5.8%	473	131	218	19,124	617	20,570,037	11,831,466

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

2) 비운항 - Inactive

3) 중국 - 홍콩, 마카오 제외

자료: CAPA, OAG, IMF