



[보도자료]

2019 년 항공업계 전망: 수요 둔화와 비용 상승으로 항공사 수익 감소

서울 (2019 년 6 월 2 일) – 국제항공운송협회(International Air Transport Association; 이하 IATA)는 2019 년 국제항공운송 산업 수익전망을 미화 280 억달러로 하향 조정한다고 발표했다 (2018 년 12 월 전망치 미화 355 억달러). 이에 따라 지난 2018 년 미화 300 억달러(조정 금액)로 추산한 세후 순이익 역시 감소하게 된다.

항공업계 사업환경은 연료 가격 상승 및 세계 무역의 약화로 더욱 악화되었다. 2019 년은 전체 비용이 7.4% 증가하며 매출증가율 6.5%를 넘어설 전망이다. 결과적으로 순마진율은 3.2%로 줄어든 것으로 예상된다 (2018 년 3.7%). 승객 일인당 수익률 역시 비슷하게 감소하여 미화 6.12 달러에 그칠 것으로 보인다 (2018 년 미화 6.85 달러).

알렉산드르 드 주니악 (Alexandre de Juniac) IATA 사무총장 겸 CEO 는 “올해로 항공업계가 10 년 연속 흑자를 맞이했다. 그러나 임금, 연료, 기반 시설을 포함한 전반적인 비용 증가로 인해 마진은 줄어들었다. 항공사 간 치열한 경쟁으로 수익률은 정체되고 있다. 미-중 간 무역 전쟁이 심화되며 세계 무역의 약화는 지속될 것으로 보인다. 이로 인해 화물운송 사업이 1 차적으로 영향을 받게지만, 긴장이 높아지면 여객 수송 또한 영향을 받게 될 수 있다. 항공업계는 올해에도 흑자를 보겠지만, 이는 절대로 쉽게 성취할 수 있는 것이 아니다”라고 전했다.

2019 년 항공사의 투자자본수익률은 7.4%가 될 것으로 전망된다 (2018 년 7.9%에서 하락). 평균 자본비용(7.3% 로 추정)을 여전히 상회하고는 있으나, 버퍼는 매우 약한 상황이다. 게다가 항공사들의 북미, 유럽 및 아시아태평양 지역과 아프리카, 남미 및 중동 지역의 수익성 차이가 크다는 점에서 업계 절반 만이 재정적인 탄력성을 갖추고 있는 상황이다.

드 주니악 사무총장은 “좋은 소식은, 항공사들이 호황-불황 주기를 깼다는 점이다. 이제 무역 환경이 악화되어도 더 이상 항공산업이 깊은 위기로 떨어지지 않게 되었다. 다만, 현재와 같은 상황으로는 산업의 가장 큰 목표인 투자자들을 위한 가치 창출, 즉 투자자들에게 정상적 수익성을 제공하는 것이 어려워졌다. 2019 년에도 항공사는 투자자들에게 자본비용을 상회하는 수익을 안겨주겠지만, 약간의 정도일 뿐 그 이상은 안 될 것”이라고 말했다.



2019 년 전망 요소

비용:

- 2018 년의 고유가 현상은 2019 년에도 계속되며 평균 가격 브렌트유 배럴 당 미화 70 달러가 될 전망이다. (2018 년 브렌트유 배럴 당 미화 71.6 달러) 이는 2017 년 브렌트유 배럴 당 미화 54.9 달러에서 27.5% 상승한 것이다. 운영비에서 연료비가 차지하는 비율은 25%로 상승할 것으로 보인다 (2018 년 23.5%).
- 비연료 단가의 경우 임금 상승, 기반 시설 및 기타 비용의 증가로 유상 톤 킬로미터 당 미화 39.2 센트에서 39.5 센트로 오르게 될 전망이다.
- 전체 비용은 7.4% 증가하여 미화 8,220 억 달러에 달할 것으로 예상된다.

매출:

- 전체 매출은 비용 증가에 상응하는 증가폭을 보이지 않고 있다. 2019 년 총 매출액은 미화 8,650 억 달러로 예상된다 (2018 년에서 6.5% 증가).

화물:

- 2017 년 9.7% 성장이라는 이례적인 성과 이후 2018 년 화물 수요 증가율은 3.4%로 둔화되었다. 높은 관세가 무역에 미치는 영향으로 인해 2019 년 화물량은 2018 년의 6,330 만 톤과 비슷한 6,310 만 톤에 머무를 것으로 보인다.
- 화물 수익률 감소와 공급 상황 악화로 인해, 2019 년 화물 당 수익률 역시 2018 년 12.3% 향상 이후 비슷한 수준을 유지할 것으로 보인다.

여객:

- 여객부문에 대한 수요 증가는 화물보다 탄탄할 것으로 보인다. 2018 년의 3.1%에 미치지지는 않지만, 세계 GDP 성장이 비교적 강세를 유지할 것으로 보이기 때문이다. 지금까지 정부와 중앙은행이 지원 정책을 강화하며 경제성장 둔화에 대응해온 덕분에 무역 악화에 맞설 수 있었으나, 앞으로 경제성장 및 가계소득 증가 속도가 더 느려질 것으로 전망되면서 유상 여객 킬로미터로 측정한 2019 년 총 승객 수요는 2018 년 7.4%보다 감소한 5.0%에 머무를 것으로 보인다. 항공사들은 수용 확장을 위한 공급 좌석 킬로미터 (ASKs)를 4.7% 로 줄임으로써 저성장 환경에 대응해왔다.
- 총 승객 수는 2018 년 440 억 명에서 460 억 명으로 증가할 것으로 예상된다.
- 여객 유상 승객당 수익률은 2018 년 2.1% 하락 후 2019 년에는 비슷한 수준을 유지할 것으로 보인다.

현금흐름:

- 투자자들에 대한 지불 및 부채상환을 위해서는 잉여현금흐름이 필요하다. 그러나 수요 성장이 둔화되고 비용은 오른 현 상황에 따라 영업활동을 통한 현금이 줄어들어, 잉여현금흐름은 업계 차원에서 사라질 것으로 보인다. 또한, 현저하게 떨어졌던 소득 대비 부채 비율이 다시 상승하기 시작했다.



- 유럽 및 북미 지역 항공사의 평균 소득 대비 부채 비율은 사업 환경이 악화되었을 때 일정 수준의 보호를 위해 신용 평가 기관에서 매기는 투자 등급 수준보다 크게 높지 않은 정도이다. 아프리카, 중동 및 남미 지역의 경우 여전히 높은 부채 (연간 소득의 6-7 배)와 금리 상승으로 인해 현금 흐름 충격에 더욱 취약한 상황이 되었다.

위험 요인:

- 상당한 위험 요인이 있다. 정치적 불안 및 갈등은 항공업계에 결코 좋은 영향을 끼치지 않는다. 특히 더 중요한 문제는 보호무역주의적 조치가 확산되고 무역 전쟁이 확대되는 것이다.
- 미-중 무역 전쟁이 악화되면, 이미 곤경에 처한 항공화물 산업에도 즉각적인 위험이 닥친다. 또한, 승객 수요가 있어도 악화일로를 걷는 무역 관계가 그 수요를 감소시킬 수도 있다.

드 주니악 사무총장은 “사람과 무역의 장벽이 열려야 한다. 무역 전쟁, 보호무역주의 정책이나 고립주의가 계속된다면 아무도 이익을 얻지 못한다. 반면에 서로를 연결하는 다리가 많아질 수록 모두에게 이익일 것이다. 앞으로 세계화는 더 포용적이 되어야 한다”고 말했다.

지역 종합 정리

북미와 남미를 제외한 모든 지역에서 수익성 감소가 예상된다. 지역적 차이가 매우 크다.

북미 지역 항공사들은 세후 이익으로 2018 년 미화 145 억달러에서 증가한 미화 150 억달러로 가장 큰 성과를 거두었다. 이는 승객 일인 당 미화 14.77 달러의 순 이익을 나타내는 것으로, 불과 7 년전인 2012 년 미화 2.3 달러에 비해 크게 개선된 것이다. 5.5%로 예상되는 순마진은 예상보다 높은 연료비와 성장둔화로 2018 년수준보다 감소하였다. 북미 지역의 제한된 하락은 통합적으로 잘 운영되어 L/F 수송률(여객+화물)을 65% 이상 유지할 수 있었으며, 부가 수익 덕분에 높은 연료비에도 크게 영향을 받지 않고 59.5%의 수송률(L/F)의 손익분기를 유지하였다.

유럽 지역 항공사들의 순이익의 경우 2018 년의 미화 94 억달러에서 감소된 미화 81 억달러를 달성할 것으로 보인다. 승객 일인 당 순이익은 미화 6.75 달러, 순마진은 3.7%로 두 수치 모두 북미 지역 항공사들의 매출에 이어 업계에서 두 번째로 높은 실적이다. 손익분기 수송률(L/F)의 경우 가장 높은 70.2%를 기록했는데, 이는 유럽 지역의 개방 항공 시장의 경쟁이 치열하고, 규제와 관련한 비용이 많이 들며, 비효율적인 기반시설 등으로 유상 승객 당 수익률이 낮기 때문이다. 예를 들어 2019 년의 경우, 항로 간 항공 교통 관리 지연시간이 두 배로 늘어 1,910 만분이다. 유럽은 국제 무역에 가장 취약한 지역 중 하나로, 바로 이 점이 올해 전망에 나쁜 영향을 미치기도 하였다.

아시아 태평양 지역 항공사들의 순이익은 2018 년 미화 77 억달러에서 감소한 미화 60 억달러를 달성할 것으로 보인다. 승객 일인 당 순이익은 미화 3.51 달러, 순마진은 2.3%이다. 이 지역의 실적은 매우 다양하다. 세계항공 화물운송의 약 40%를 차지하는 아시아 태평양 지역은 세계무역



상황에 매우 취약하고, 이 점이 높아진 연료비 문제와 결합하여 해당지역의 이익률을 감소시키고 있다.

중동 지역 항공사들은 2018년 미화 10억달러 손실보다 조금 더 감소한 미화 11억달러의 순손실을 기록할 것으로 보인다. 이는 승객 일인당 순손실 미화 5.01달러, 마이너스 순마진(-1.9%)을 뜻한다. 중동지역은 최근 몇 년간 사업 환경 및 사업모델에서 상당한 문제에 직면해 왔다. 이 지역 항공사들은 현재 프로세스를 수정하고, 2019년 일정에 따르면 수용능력 성장이 큰 폭으로 둔화될 것이라고 발표했다. 비록 실적은 개선되고 있으나, 앞으로 사업환경이 악화되면 2019년 손실이 장기화될 전망이다.

남미 지역 항공사들은 순이익 미화 2억달러를 예상하고 있다. 브라질 경제가 회복하면서 고유가 문제를 상쇄시켜 미화 5억달러 손실이 있었던 지난 2018년때보다 개선된 상황을 보여준다. 승객 일인당 미화 50센트의 순이익으로 남미 지역의 순마진은 0.4%에 불과할 것으로 예상된다.

아프리카 지역 항공사들은 2018년 실적과 동일한 미화 1억 달러의 손실을 예상하며 4년째 악세를 이어가고 있다. 승객 일인당 항공사에 드는 비용은 미화 1.54달러이며, 이를 순마진율로 따지면 1.0%이된다. 손익 분기 수송률(L/F)은 상대적으로 낮는데, 유상 승객 당 수익률이 평균보다 좀 더 높고 비용은 낮기 때문이다. 그럼에도 불구하고, 아프리카 지역에서 적정 수송률(L/F)을 달성하는 항공사는 거의 없으며, 2018년 전세계에서 가장 낮은 평균 60.7%를 기록했다. 전반적으로 산업 실적은 향상되고 있으나, 그 속도가 느린 편이다.

지역별 요약

지역	수요 성장 (%)		성장 (%)		여객 탑승률(L/F) (%)		순수익 (10억)		승객당 수익 (\$)	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
글로벌	7.4	5.0	6.9	4.7	81.9	82.1	30.0	28.0	6.85	6.12
북미	5.3	4.3	4.9	4.1	83.9	84.0	14.5	15.0	14.66	14.77
유럽	7.5	4.9	6.6	5.6	84.6	84.0	9.4	8.1	8.20	6.75
아시아태평양	9.5	6.3	8.8	5.7	81.5	82.0	7.7	6.0	4.74	3.51
중동	5.0	2.0	5.9	0.6	74.5	75.5	-1.0	-1.1	-4.46	-5.01
남미	7.0	6.2	7.3	5.1	81.6	82.5	-0.5	0.2	-1.65	0.50
아프리카	6.1	4.3	4.4	3.7	71.5	71.9	-0.1	-0.1	-1.09	-1.54

자유의 산업

드 주니악 사무총장은 “항공산업은 자유의 산업이다. 전세계 46억 명의 여행자들은 새로운 곳을 탐험하고, 비즈니스를 일구고, 가족, 친구들과 만날 수 있는 자유가 있다. 항공산업은 6,500만개의 일자리를 창출하고, 미화 2조 7천억 달러에 해당하는 가치를 창출해낸다. 항공산업은 이러한



수요에 걸맞게 책임감을 가지고 성장해 나가고 있으며, 그 일환으로 2020년까지 탄소 중립 성장을 달성할 것이다. 뿐만 아니라 2050년까지 탄소 배출을 2005년 수준의 절반 수준으로 줄이겠다는 더욱 야심찬 목표를 향해 나아가고 있다. 우리는 항공산업을 통해 지속가능한 글로벌 연결성을 이루고자 한다”고 말했다.

글로벌 연결성의 주요 강점을 알려주는 지표는 아래와 같다:

- 2019년 평균 항공료(할증료 및 세금 부과 이전)가 미화 317달러 (2018 미화 달러)로 예상되며, 이는 인플레이션 조정 후 1998년 수준보다 61% 낮아진 금액이다. 또한, 실제 비용 기준 2018년보다 10달러 더 저렴하다.
- 2019년 평균 항공 수송료가 1킬로그램당 미화 1.86달러(2018 미화 달러)로 예상되며, 1998년 수준에 비해 62% 낮아진 금액이다.
- 항공 노선 수는 2014년 52,000개에서 2019년 58,000개 이상으로 증가할 것으로 예상된다.
- 항공 수송으로 세계 관광비 지출이 7.8% 증가하여 그 규모가 2019년 미화 9,090억 달러로 성장할 전망이다.
- 2019년 항공사들이 1,770대 이상의 새로운 항공기를 인양 받아, 그 중 많은 항공기가 기존의 노후하고 연료 효율성이 떨어지는 항공기를 대체하게 될 것이다. 이로써, 전세계 민간 항공기의 수가 3.67% 증가하여 30,697대 이상이 되며, 연료 효율성을 1.7% 높여 100유상톤 킬로미터 당 22.4리터까지로 향상시킬 수 있게 된다.

###

미디어 문의

[IATA]

Albert Tjoeng / Assistant Director, Corporate Communication AP / tjoenga@iata.org

[국내 홍보 대행사 케첩] SKR-IATA@ketchum.com

신혁수 사원 / David Shin, Account Executive / 02-559-9603

김승윤 사원 / June Kim, Account Executive / 02-559-9627

김성이 부장 / Sunny Kim, Account Director / 02-559-9621