

Aviation Industry

2월 항공 데이터: 견조한 여객 흐름

운송/기계/로보틱스 양승윤_02)368-6139_syyang0901@eugenefn.com



- ✓ 일본 및 동남아 노선의 견조한 여객 수요 흐름에 힘입어 국제 항공 여객은 457 만명 기록
- ✓ 23년 3월 이후 비수기 진입, 좌석 공급 확대로 여객 시황 악화 가능성 존재
- ✓ 중국 노선 재개로 국제 여객 완전 정상화 여건 마련되었으나, 여객 수요가 뒷받침 되어야할 것

여객: 국제선 여객 회복은 2019년 대비 61% 수준

2023년 2월 전 공항 국제여객 수는 457만명(-1%mom)를 기록하며 2019년 동월대비 61% 수준을 회복했다. 전월대비 가동 일수가 적었던 탓에 국제여객 수가 소폭 감소한 것으로 보여지나, 일 평균 여객 수 기준으로는 전월대비 9% 증가하며 회복 흐름이 이어졌다. 주요 노선(인천 발착) 별로는 미주 35만명(-15%mom), 유럽 25만명(-7%mom), 일본 93만명(+2%mom), 동남아 150만명(-3%mom), 중국 11만명(-0%mom)을 기록했다. 지난달에 이어 일본 노선과 동남아 노선에서 여객 수요가 견조했으며, 일본 노선은 2019년 동월 대비 80%, 동남아 노선은 84% 수준까지 회복을 달성했다. 2월달 국제선 운항 편수가 크게 증가하지 않는 상황에서 여객 수 회복이 이루어지며 L/F가 상승하고 항공 운임도 여전히 높은 수준에서 형성이 되어있다는 점은 국내 항공사들의 올해 1분기 실적에 긍정적으로 작용할 것이다.

화물: 수송량 전월대비 소폭 증가

인천공항 항공화물 수송량은 21만톤(-13%yoY, +2%mom)을 기록했다. 노선 별로는 미주 4.8만톤(-25%yoY, -4%mom), 유럽 3.9만톤(-5%yoY, +0%mom), 중국 3.7만톤(-7%yoY, +9%mom), 동남아 3.6만톤(-8%yoY, +8%mom), 일본 1.9만톤(-20%yoY, +4%mom)을 기록했다. 비수기인 2월에 수송량이 전월비 소폭 반등을 기록한 점은 이례적이다. Belly Cargo(5.1만톤, +2%mom)와 Freighter(15.6만톤, +2%mom) 모두 전월대비 수송량이 증가해, 여객 수 증가에 따른 수하물 수송 증가로 보기도 어렵고, 항공 화물 시황 회복으로 보기에도 조심스럽다. 화물 시황 흐름은 3월 이후 수송량을 바탕으로 조금 더 지켜볼 필요가 있을 것으로 판단한다.

국제 여객 흐름의 갈림길에서 주목해야 할 것들

앞으로 주목해야하는 것은 (1) 3월 26일 하계 스케줄 전환 이후 본격적인 공급 확대와 계절적 비수기에 진입에 따른 여객 수 감소 및 항공 운임 하락 여부, 그리고 (2) 한·중 양국간의 여행 수요 강도이다.

(1) 현재 국내 항공사들은 하계 스케줄 준비에 한창이다. 대한항공은 프라하, 취리히 등 유럽 노선, 아시아나항공의 경우 미주/유럽/아시아 노선 전방위로 노선 증편 및 재개를 예정하고 있고, 저가항공사들도 일본 지방 노선, 동남아 노선 등 추가적인 공급 확대를 준비 중이다. 3월 이후 계절적 비수기에 진입하게 되는 상황에서 공급이 추가 확대됨에 따라 여객 탑승률과 항공 운임 하락이 우려되고 있는 가운데, 여객 수요 회복 속도에 보조를 맞춘 공급 확대, 그리고 예상을 뛰어넘는 여행 수요 지속성에 기대가 필요하다. 무엇보다도, 부정적 임팩트를 상쇄해줄 인바운드 수요 확대가 이루어져야 한다. 일본 노선을 예로 들어보면, 현재 일본 노선에서 일본인 여객 수가 차지하는 비중이 약 10% 수준으로 추정되고 있는데, 한국인들의 아웃바운드 수요가 훨씬 더 강하게 나타나고 있는 상황이다. 과거 일본인 여객 수 비중이 평균적으로 30%를 차지했던 점을 고려하면 향후 인바운드 수요 회복(일본인의 방한 수요) 여지가 남아있고, 이는 아웃바운드 수요 둔화를 상쇄하는 긍정적 요인으로 작용할 수 있을 것이다.

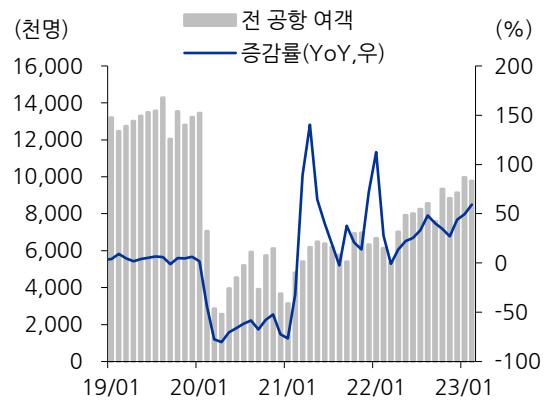
(2) 2월 중순 이후 한·중 양국 간의 방역 조치 완화가 이루어지며 국제 여객의 완전 정상화를 기대해볼 수 있는 여건이 갖춰졌지만, 단순히 노선 재개가 이루어지는 것이 아니라, 충분한 여객 수요가 뒷받침 되어야한다. 코로나 기간 동안 누적된 중국인들의 여행 수요가 폭발한다고 하더라도 중국 노선 BEP 상회, 수익성 극대화를 위해서는 한국인들의 중국으로의 여행 수요 강도도 중요하다. 당사 추정에 따르면 코로나 이전 전체 중국 노선 여객 수 중 중국인이 차지하는 비중은 40% 수준이다.

도표 1. 전 공항 기준 여객 및 화물 수송실적

| (천명, 천톤, %) | 구분 | Feb-23 | yoY | Feb -19 | vs19 |
|------------------------|------|--------|--------|---------|------|
| 전체 여객수 | 전체 | 9,771 | 59 | 12,454 | -22 |
| | 국제선 | 4,573 | 1,315 | 7,473 | -39 |
| | 국내선 | 5,198 | -11 | 4,982 | 4 |
| | 환승여객 | 397 | 660 | 581 | -32 |
| 국적 대형항공사 여객 (FSCs) | 전체 | 3,265 | 81 | 4,821 | -32 |
| | 국제선 | 1,423 | 780 | 2,701 | -47 |
| | 국내선 | 1,842 | 12 | 2,120 | -13 |
| 대한항공 | 전체 | 1,876 | 92 | 2,763 | -32 |
| | 국제선 | 870 | 815 | 1,629 | -47 |
| | 국내선 | 1,006 | 14 | 1,134 | -11 |
| 아시아나항공 | 전체 | 1,389 | 69 | 2,058 | -32 |
| | 국제선 | 553 | 731 | 1,073 | -48 |
| | 국내선 | 836 | 11 | 985 | -15 |
| 국적 저비용항공사 여객 (LCCs) | 전체 | 5,172 | 24 | 5,284 | -2 |
| | 국제선 | 1,816 | 9,728 | 2,422 | -25 |
| | 국내선 | 3,356 | -19 | 2,862 | 17 |
| 제주항공 | 전체 | 1,374 | 20 | 1,442 | -5 |
| | 국제선 | 553 | 9,867 | 709 | -22 |
| | 국내선 | 821 | -28 | 734 | 12 |
| 진에어 | 전체 | 1,202 | 20 | 983 | 22 |
| | 국제선 | 438 | 28,156 | 504 | -13 |
| | 국내선 | 764 | -24 | 479 | 60 |
| 화물 수송 | (인천) | 207 | -13 | 183 | 13 |

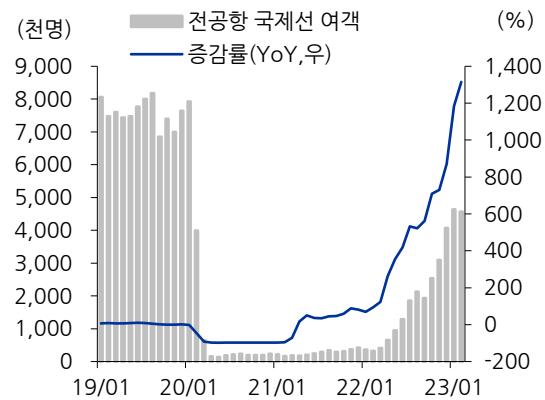
자료: KAC, 인천국제공항공사, 유진투자증권

도표 2. 전 공항 여객 수 및 증감율 추이



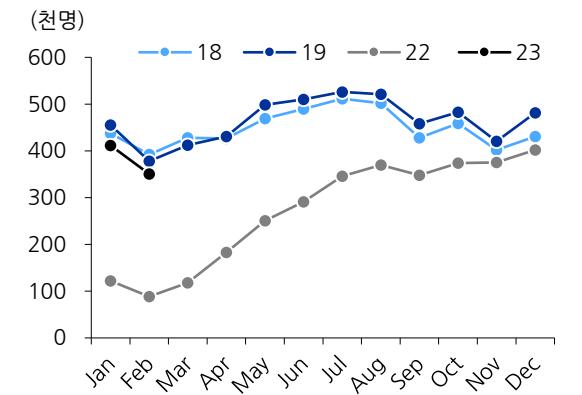
자료: KAC, 인천국제공항공사, 유진투자증권

도표 3. 전 공항 국제선 여객 수 및 증감율 추이



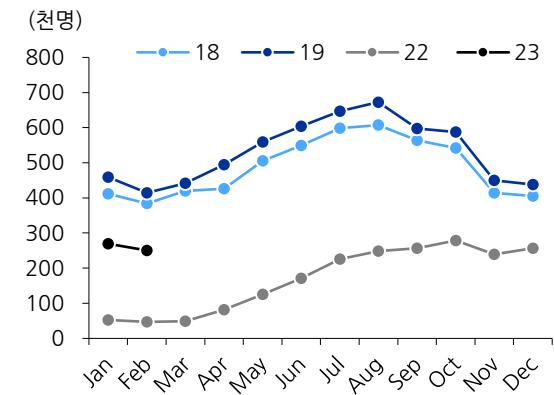
자료: KAC, 인천국제공항공사, 유진투자증권

도표 4. 인천공항 발착 미주 노선 여객 수 추이



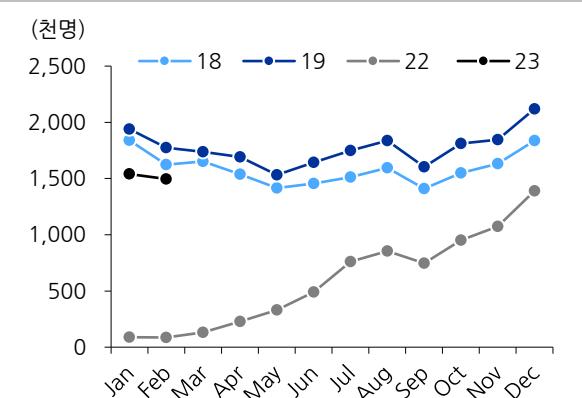
자료: 인천국제공항공사, 유진투자증권

도표 5. 인천공항 발착 유럽 노선 여객 수 추이



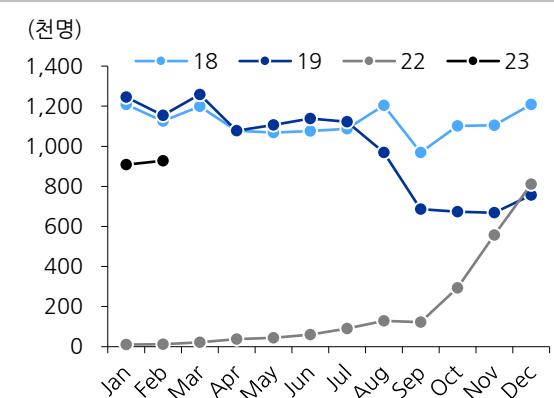
자료: 인천국제공항공사, 유진투자증권

도표 6. 인천공항 발착 동남아 노선 여객 수 추이



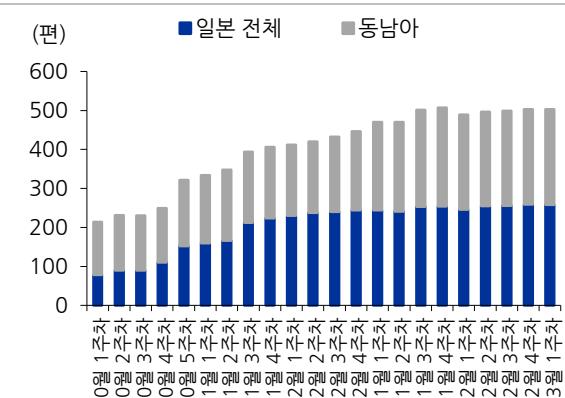
자료: 인천국제공항공사, 유진투자증권

도표 7. 인천공항 발착 일본 노선 여객 수 추이



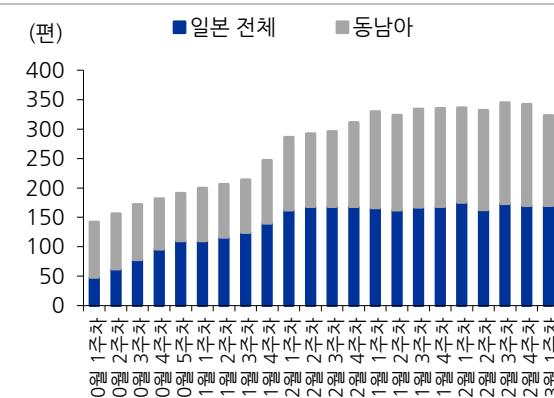
자료: 인천국제공항공사, 유진투자증권

도표 8. 인천 발착 제주항공 일본/동남아 노선 운항편수



자료: 에어포탈, 유진투자증권

도표 9. 인천 발착 진에어 일본/동남아 노선 운항편수



자료: 에어포탈, 유진투자증권

도표 10. 인천 발착 티웨이 일본/동남아 노선 운항편수

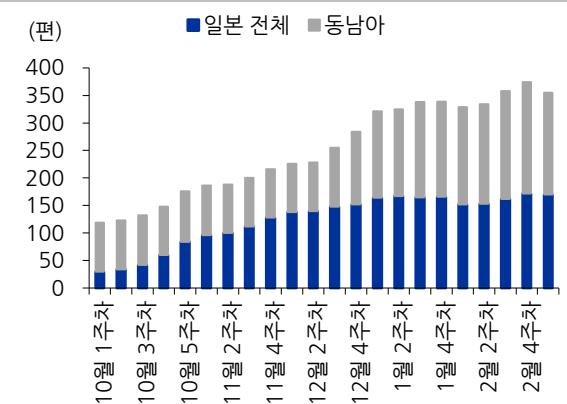


도표 11. 인천 발착 국제선 공급 회복률

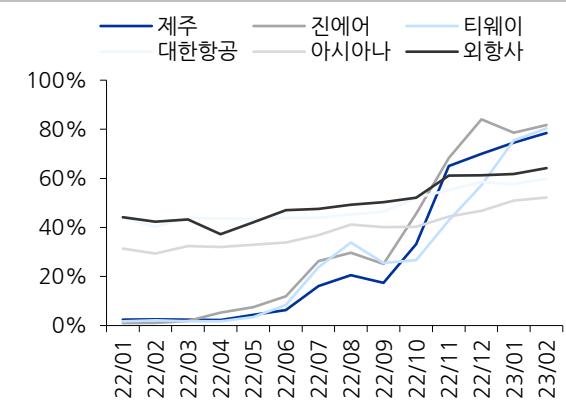


도표 12. 항공화물 수송량 및 증감율 추이



도표 13. 항공 화물 수송량 월별 추이

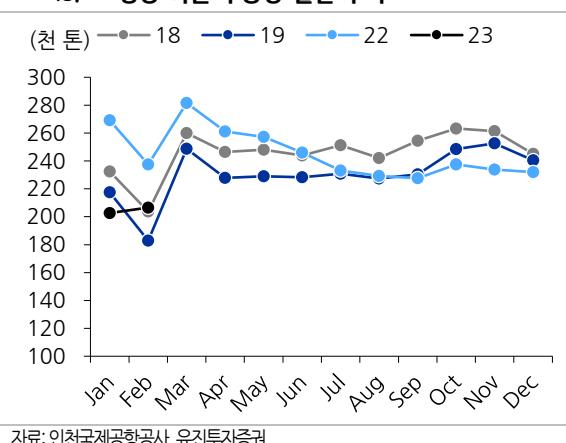


도표 14. 방한 일본인 및 비중 추이

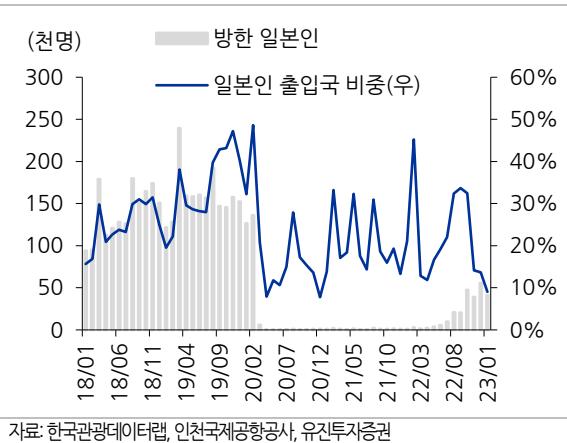
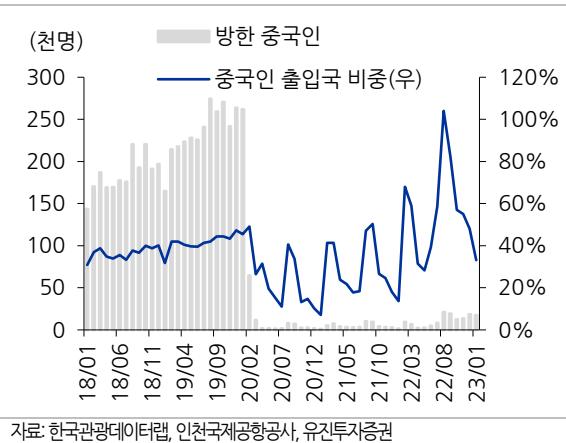


도표 15. 방한 중국인 및 비중 추이



Compliance Notice

당사는 자료 작성일 기준으로 지난 3개월 간 해당종목에 대해서 유가증권 발행에 참여한 적이 없습니다

당사는 본 자료 발간일을 기준으로 해당종목의 주식을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다

당사는 동 자료를 기관투자가 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다

조사분석담당자는 자료작성일 현재 동 종목과 관련하여 재산적 이해관계가 없습니다

동 자료에 게재된 내용들은 조사분석담당자 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다

동 자료는 당사의 제작물로서 모든 저작권은 당사에게 있습니다

동 자료는 당시의 등의 없이 어떠한 경우에도 어떠한 형태로든 복제, 배포, 전송, 변형, 대여할 수 없습니다

동 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료 및 정보로부터 얻어진 것이나, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 어떠한 경우에도 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다

투자기간 및 투자등급/투자의견 비율

종목추천 및 업종추천 투자기간: 12 개월 (추천기준일 종가대비 추천종목의 예상 목표수익률을 의미함)

당사 투자의견 비율(%)

| | | |
|------------------|----------------------------|-----|
| · STRONG BUY(매수) | 추천기준일 종가대비 +50%이상 | 0% |
| · BUY(매수) | 추천기준일 종가대비 +15%이상 ~ +50%미만 | 94% |
| · HOLD(중립) | 추천기준일 종가대비 -10%이상 ~ +15%미만 | 5% |
| · REDUCE(매도) | 추천기준일 종가대비 -10%미만 | 1% |

(2022.12.31 기준)