

Aviation Industry

돌아오는 여객, 부족한 비행기



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

- ✓ 보잉과 에어버스의 1~2 월 항공기 인도 대수는 1 월 58 대, 2 월 74 대로 전년과 유사한 수준
- ✓ 23 년 항공기 인도는 예상보다 느린 스타트를 기록. 상저하고 예상하며 기재 부족 상황 지속될 것
- ✓ 국내 항공사들의 추가 기재 도입도 예상보다 더디게 이루어질 전망

보잉과 에어버스의 1~2 월 인도 실적: Slow Start

글로벌 항공기 제조사인 보잉과 에어버스의 1~2 월 항공기 인도 실적은 총 132 대로 작년의 133 대와 유사한 수준을 기록했다. 올해 양사의 항공기 인도 목표치는 보잉 B737 MAX 400~450 대(월 33~38 대), B787 70~80 대(월 6~7 대), 에어버스 총 720 대 수준으로 양사 합쳐서 월간 100 대 가량의 항공기가 인도되어야 하나, 아직 이 수준에 미치지 못하고 있는 상황으로 판단된다. 보잉과 에어버스는 현재 올해 인도 목표를 유지하고 있고, 스타트가 느렸던 점을 고려하면 하반기에 인도량이 증가하는 그림을 기대해야 할 것이다.

[1 월 항공기 인도 대수]

보잉: 38 대(B737 35 대, B787 3 대) / 에어버스: 20 대(A220 2 대, A320 Family 16 대, A330 1 대, A350 1 대)

[2 월 항공기 인도 대수]

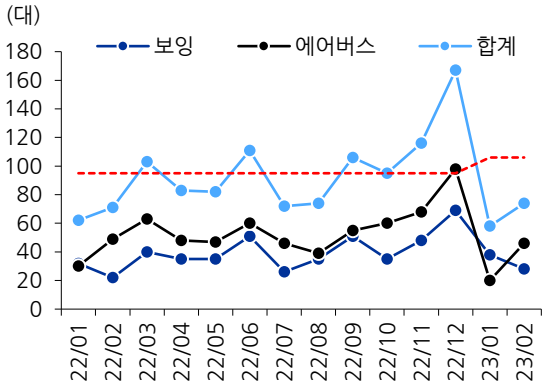
보잉: 28 대(B737 25 대, B747 1 대, B777F 1 대, B787 1 대) / 에어버스: 46 대(A220 3 대, A320 Family 39 대, A330 2 대, A350 2 대)

공급망 혼란으로 인도량 회복이 더디게 진행되고 있는 반면, 항공기 수요는 코로나 이후 여객 회복에 따른 신조기 수요 증가, 친환경 대응에 따른 고효율 기종으로의 교체 수요, 노후 퇴역기의 대체 수요가 맞물리며 역사적으로 높은 수준을 기록하고 있으며 유나이티드 항공, 에어인디아, 사우디아 등 주요 항공사들로부터 대형 발주가 이어지고 있다. 주요 기종별 수주잔고(1 월 기준)는 B737 MAX 4,673 대, B787 1,040 대, A320-NEO Family 6,447 대, A350 448 대로 연간 생산 능력을 고려하여 약 6~10 년 가량의 수주 물량이 쌓여있다. 항공기 수요가 좋다는 점은 항공기 부품사들의 중장기 실적 성장을 기대할 수 있는 포인트이지만, 항공기를 도입하여 운항하는 항공사들에게는 신규 기재 도입 계획 차질로 이어질 수 있다. 그리고, 신조기 인도 지연은 항공기 리스로 증가로도 이어지고 있는 상황인데, 지난 12 개월동안 항공기 리스료가 Widebody +5% 내외, Narrowbody +15% 내외의 상승을 기록했고, 코로나 이전과 비교한 Narrowbody 주요 기종별 리스료 변동은 B737 MAX +7.5%, A321-200NEO +0.6%, A320-200NEO -2.3%이다.

한국 항공 운송 시장: 기재 수 회복은 천천히 이루어질 것

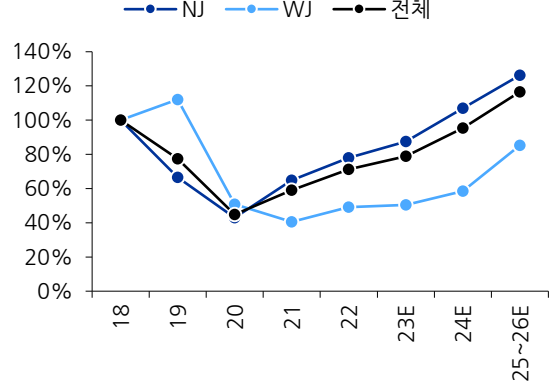
국내 항공기 기재 수는 2019 년도 413 대에서 2022 년 364 대로 50 대 가량 감소한 상황이며, 2023 년에는 380 대, 2024 년 401 대, 2025 년 424 대로 점진적인 회복이 이루어질 것으로 예상된다. 여객 수가 2024 년에 코로나 이전 수준을 완전 회복하고 다시 증가세로 접어들 경우 2025 년까지는 전체적인 수급 밸런스가 유지될 것으로 전망한다. 다만, 단거리와 중장거리 노선을 나누어서 보면, 공급 관점에서 중대형기의 퇴역 증가, 신규 생산 회복 지연으로 단거리 노선 대비 중장거리 노선에서의 공급 증가가 상대적으로 더디게 진행될 것이다. 현재 국내 항공사들의 운임 수준이 코로나 이전 대비 다소 높은 상황으로 공급 증가와 함께 점진적으로 하향 안정화될 수 있겠으나, 수급 밸런스가 유지되는 한 급격한 운임 하락은 제한적일 가능성이 높다고 판단한다. 당사 추정에 따르면 현재 유가 및 환율, 항공사들의 비용 수준을 고려한 BEP 티켓 가격(편도)은 일본 나리타 기준 10~20 만원, 방콕 기준 30~50 만원 수준으로 실제 판매되는 티켓 가격을 고려할 시 BEP 수준을 상회하고 있고, 단거리 노선에서 집중적인 수익을 확보하고 있는 상황으로 판단된다.

도표 1. 보잉&에어버스 항공기 인도 추이



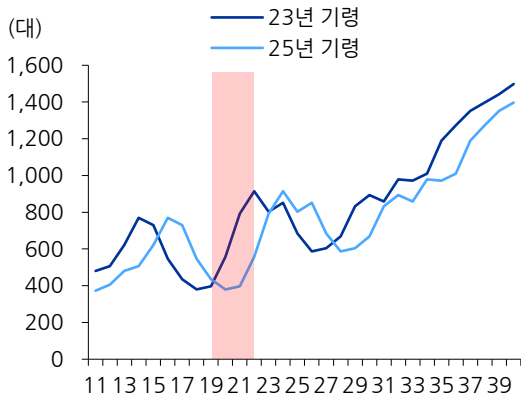
자료: 보잉, 에어버스, 유진투자증권

도표 2. 항공기 종류별 생산량 회복 전망



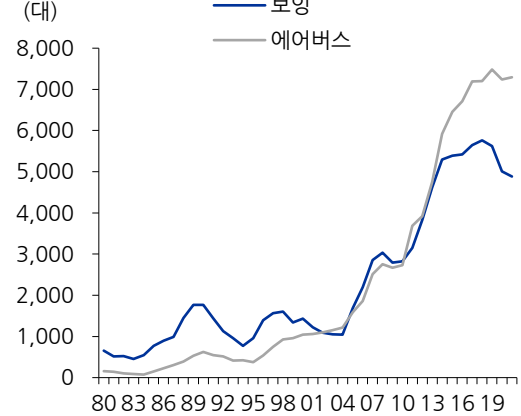
자료: 유진투자증권

도표 3. 항공기 퇴역 추정



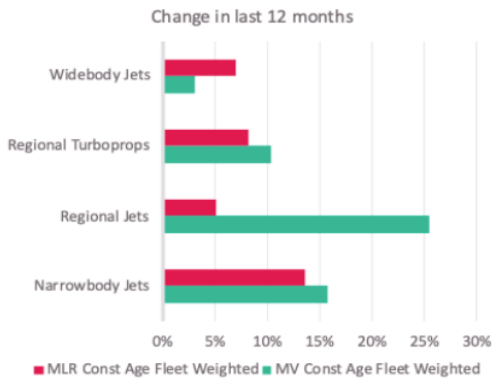
자료: 보잉, 에어버스, 유진투자증권

도표 4. 항공기 수주잔고 추이



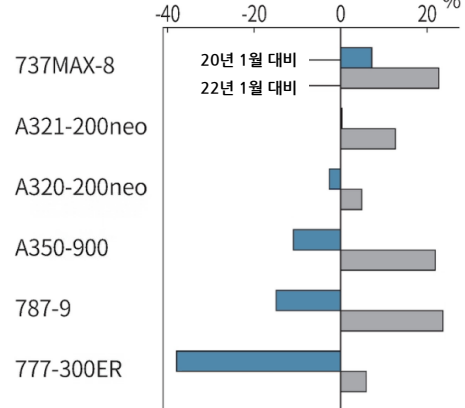
자료: Cirium, 유진투자증권
주) 23년 1월 기준

도표 5. 항공기 종류별 Lease Rate, MV 변화(12개월)



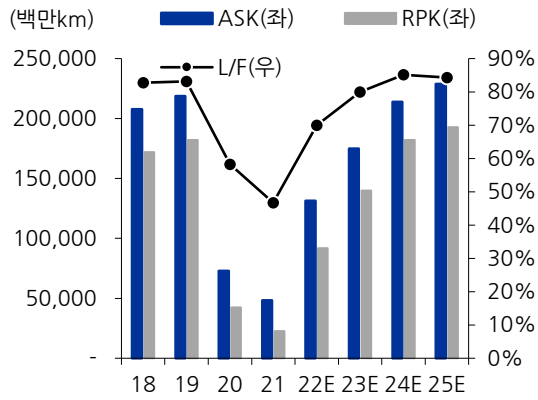
자료: Cirium, 유진투자증권
주) 23년 1월 기준

도표 6. 항공기 기종별 Lease Rate 변화



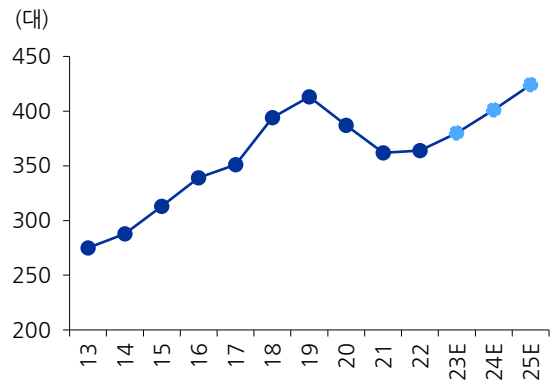
자료: Nikkei, Cirium 유진투자증권

도표7. 국내 항공 수요 & 공급 추정



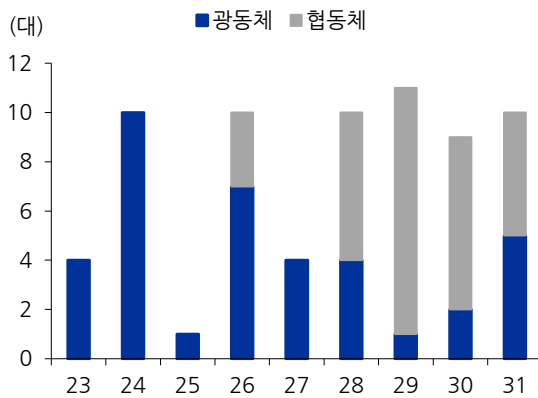
자료: 유진투자증권

도표8. 국내 항공사 기단 추정



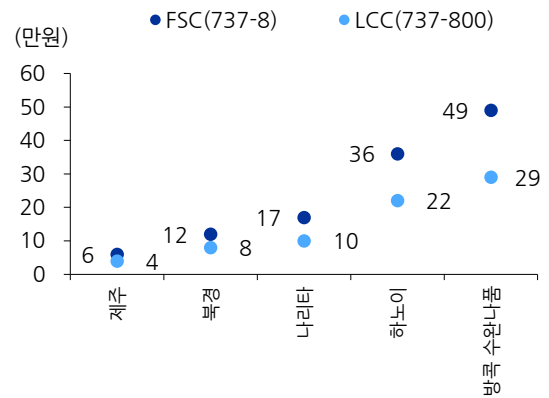
자료: 에어포탈, 유진투자증권

도표9. 항공기 유형별 퇴역 추정



자료: ATIS, 유진투자증권

도표10. 국내 항공사 노선별 BEP 운임 추정



자료: 유진투자증권

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 기관투자자 또는 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다
 조사분석담당자는 자료작성일 현재 동 종목과 관련하여 재산적 이해관계가 없습니다
 동 자료에 기재된 내용들은 조사분석담당자 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다
 동 자료는 당사의 제작물로서 모든 저작권은 당사에 있습니다
 동 자료는 당사의 동의 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: 12개월 (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)