

## 글로벌 항공산업, 연료비 상승과 지정학적 불확실성으로 수익성 둔화 전망

|      |     |        |          |      |    |              |      |
|------|-----|--------|----------|------|----|--------------|------|
| 해당국가 | 글로벌 | 기관(기업) | 국제항공운송협회 | 동향분야 | 시장 | 국토교통<br>기술분류 | 항공교통 |
|------|-----|--------|----------|------|----|--------------|------|

### □ 국제항공운송협회(IATA)\*는 중동 분쟁과 연료비 상승 등의 영향으로 2026년 글로벌 항공산업의 수익성 전망을 큰 폭으로 하향 조정

\* 국제항공운송협회(IATA) : 370개 이상의 항공사를 대표하는 국제 단체로 세계 항공 수송량의 약 85%를 포괄

- 여객 수요와 매출은 역대 최고 수준을 기록할 것으로 전망되지만 연료비와 운영비 증가가 이를 상쇄하면서 항공사의 수익성이 크게 둔화될 전망
  - 2026년 순이익은 230억 달러(약 34조 5천억 원)로 기존 전망 대비 크게 하향 조정됐으며, 순이익률은 2.0%로 기존 전망(3.9%)과 2025년(4.2%)의 절반 수준으로 감소 전망
  - 영업이익은 764억 달러에서 480억 달러로 감소하고 승객 1인당 순이익도 9.10달러에서 4.50달러로 줄어드는 등 주요 수익성 지표가 전반적으로 악화될 전망
- 여객 수요 확대에 따라 시장 규모는 지속적으로 성장하고 있으나, 연료비와 운영비 상승 등 비용 부담이 더 크게 증가하면서 항공사의 수익성 개선이 제한되는 구조가 이어질 전망
  - 총수익은 1조 1,650억 달러로 증가하고 여객 수는 51억 명, 탑승률은 84.0%로 역대 최고 수준을 기록할 전망
  - 반면 영업비용은 1조 1,170억 달러로 13% 증가하는 반면 화물 물동량은 7,170만 톤으로 0.2% 증가에 그쳐 전체 수익 확대 여력이 제한될 전망

### □ 항공사는 운임과 부가서비스 확대에도 연료비 부담이 확대되면서 원가 구조 변화와 지역별 수익성 격차가 심화될 전망

- 여객 운임 인상과 부가서비스 확대가 매출 증가를 견인하지만, 연료비 상승으로 수익성 개선 효과는 상당 부분 상쇄
  - 여객 운임수익은 8,390억 달러(약 1,258.5조 원)로 증가하고, 부가 수익은 1,650억 달러(약 247.5조 원)로 2019년 이후 처음으로 화물수익을 넘어서는 등 비항공 운송 수익 비중이 확대
  - 화물수익은 1,620억 달러(약 243조 원)로 증가하고 화물 수익률도 반등하지만, 여객 운송을 중심으로 한 수익 구조는 더욱 강화될 전망
- 연료비 상승과 지정학적 불확실성이 비용 부담을 확대하면서 지역별 항공사 실적 격차가 커지고 글로벌 항공시장 회복세도 지역별로 차별화될 전망
  - 연료비는 2,520억 달러(약 378조 원)에서 3,500억 달러(약 525조 원)로 증가해 항공사 비용 상승의 주요 요인으로 작용하고, 항공기 수주 잔고도 1만 8,100대로 확대
  - 중동 지역은 분쟁 영향으로 43억 달러 적자와 순이익률 -6.1%가 예상되는 반면 북미·유럽·아시아태평양 지역은 흑자 기조를 유지할 전망

\* 1달러 : 1,500원 기준

※ 출처 : 국제항공운송협회(2026.06.07), Middle East Disruptions and High Fuel Prices Halve Airline Industry Profitability