

항공운송 동향분석

IATA, '10년 10월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



IATA, '10년 10월 글로벌 항공운송분석

- (총괄) 항공운송 성장세, 정상적인 수준으로 회복
 세계경제위기 이전인 2008년 상반기보다 여객수요 5%,
 화물수요 1% 높은 수준

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 10월 글로벌 항공운송분석에 의하면 국제여객이 전년대비 10.1% 증가하여 경기침체로 최저점을 보였던 2009년 중반과 비교하였을 때 전반적으로 10% 이상 성장하는 유사한 상승 추이를 보였다. 또한 국제여객 10월 YTD 실적(8.5%)이 전월(8.3%)과 비교하였을 때 소폭 상승한 점은 지난 4월 아이슬란드화산폭발로 인한 영향이 점점 미미해지고 있는 것을 시사해주었다. 아래<표3>은 계절 조정된 자료를 바탕으로 9월대비 10월의 증감률을 나타낸 표로, 10월 여객은 전월대비 0.8% 증가하였다. 국제화물의 경우에도 10월 화물톤킬로(Freight tonne kilometers) 실적은 전년대비 14.4% 증가하여 9월과 유사한 성장률을 보였다.

이용율(Load factor)은 수송량보다 더디게 증가한 공급력(Capacity)의 영향으로 여객과 화물 모두 전년대비 증가하였다. 아래 <표2>를 통해 공급력과 실적 증감률을 비교해보면 지난 10개월 동안 여객수요는 공급력이 4.0% 증가함으로써 8.5%까지 증가하였고, 화물수요는 공급력이 9.2% 증가함으로써 24%까지 증가하였다. 항공화물의 수요 상승이 공급력 확대와 매우 밀접한 관련이 있고, 10월 말 발표된 반기 경영계획에서 공급력을 7.5%까지 확대할 계획에 따라 향후에도 이러한 추세가 지속될 것으로 추정된다.

〈표 1〉 2009년 10월 대비 2010년 10월 실적 증감률

(단위: %)

지역	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	13.3	8.9	71.8	9.3	6.1	29.6
아시아-태평양	7.3	5.3	77.8	14.9	13.5	66.5
유럽	9.6	8.3	81.5	12.1	7.6	53.4
남미	4.9	-0.7	80.6	12.7	-0.9	47.7
중동	18.0	13.7	76.2	22.7	17.1	49.2
북미	12.4	11.9	82.5	12.2	10.4	45.3
전체	10.1	8.2	79.6	14.4	11.1	55.5

* PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임

〈표 2〉 2009년 1~10월 대비 2010년 1~10월 실적 증감률

(단위: %)

지역	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	13.1	9.1	69.2	31.2	12.1	27.4
아시아-태평양	10.1	3.2	77.9	28.3	16.1	65.8
유럽	5.0	2.1	80.0	12.1	-0.5	51.9
남미	9.9	4.1	76.5	35.3	17.0	43.2
중동	18.6	13.2	76.1	29.7	15.8	46.6
북미	7.2	3.0	82.7	26.0	5.4	43.4
전체	8.5	4.0	78.8	24.0	9.2	53.7

* PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임

〈표 3〉 2010년 9월 대비 2010년 10월 실적 증감률

(단위: %)

지역	RPK	ASK	PLF pt	FTK	AFTK	FLF pt
아프리카	-0.1	0.3	-0.3	0.1	-3.6	1.0
아시아-태평양	0.3	-0.4	0.6	1.7	-0.7	1.5
유럽	1.5	0.9	0.5	1.0	0.5	0.3
남미	1.1	-0.5	1.3	-3.6	0.4	-1.8
중동	-1.0	0.2	-0.9	2.7	1.6	0.5
북미	1.2	2.1	-0.8	0.2	0.8	-0.3
전체	0.8	0.6	0.2	1.2	0.1	0.6

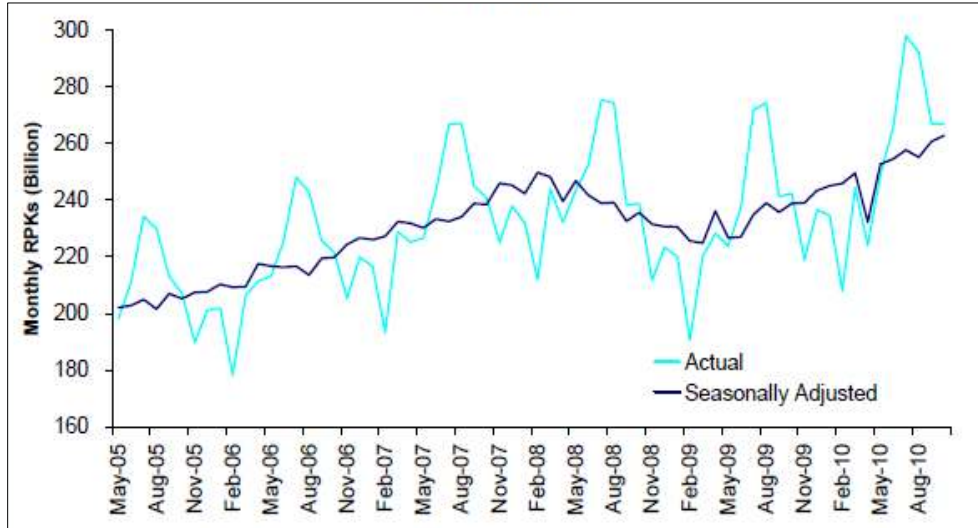
*자료는 모두 계절 조정된 수치임. PLF pt, FLF pt 를 제외한 모든 수치는 전월대비 % 변화율임

□ 국제여객수송실적

2010년 10월 국제여객실적은 유상여객킬로미터를 기준으로 전년대비 10.1% 증가하였다. 이것은 9월 국제여객이 전년대비 10.7% 증가한 것에 비해 0.6%p 낮은 수치이지만 2개월 연속으로 8월보다 개선된 실적을 보인 것이었다.

2003년과 2008년 사이 국제여객추이의 고점과 2003년과 2007년 사이의 저점을 비교해보면 항공운송시장이 현재 장기적인 “성장추세”로 되돌아가고 있음을 명확히 확인할 수 있다. 최근 수치들을 살펴보아도 성장률이 약 6%의 추세성장률을 웃돌고 있음을 알 수 있다.

10월 실적을 계절 조정한 자료를 바탕으로 9월 실적과 비교하면 0.8% 증가하였다. 하지만 이것은 라마단의 영향으로 8월 대비 9월 6.5% 증가하였던 중동시장에서의 수송량 증가를 반영한 것이고, 멕시코항공의 파산으로 남미지역 실적이 적어도 11월까지 영향을 받을 것으로 예상되므로 향후 추이는 불투명하다.



〈그림 1〉 계절 조정된 국제여객수송량 추이

지역별로 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

➔ 북미지역, 세계에서 가장 높은 탑승률

북미지역은 여객수요가 전년대비 12.4% 증가, 공급력이 11.9% 증대되어 82.5%의 여객 탑승률을 달성하였다. 이는 지역 중 가장 높은 수치를 나타내었다.

➔ 유럽지역, 세계경제위기 이전보다 4% 성장

유럽지역은 여객수요가 전년대비 9.6% 증가하였고, 9월 8.6% 증가한 것에 비해 더 높은 성장률을 보여 지속적으로 회복하고 있음을 시사해주었다. 현재 유럽지역의 항공수요 실적은 세계경제위기이전인 2008년 초보다 4% 높은 수준이다.

➔ 아시아-태평양지역, 세계경제위기 이전보다 1% 하락

아시아-태평양지역은 전년대비 7.3% 증가하였고, 지난 8월부터 전체 성장률에 비해 다소 낮은 성장률을 기록함으로써 저조한 실적을 보였다. 10월 실적은 세계경제위기이전인 2008년 초보다 1% 낮은 수치를 기록하였다.

→ 중동지역, 세계에서 가장 높은 좌석공급증가율

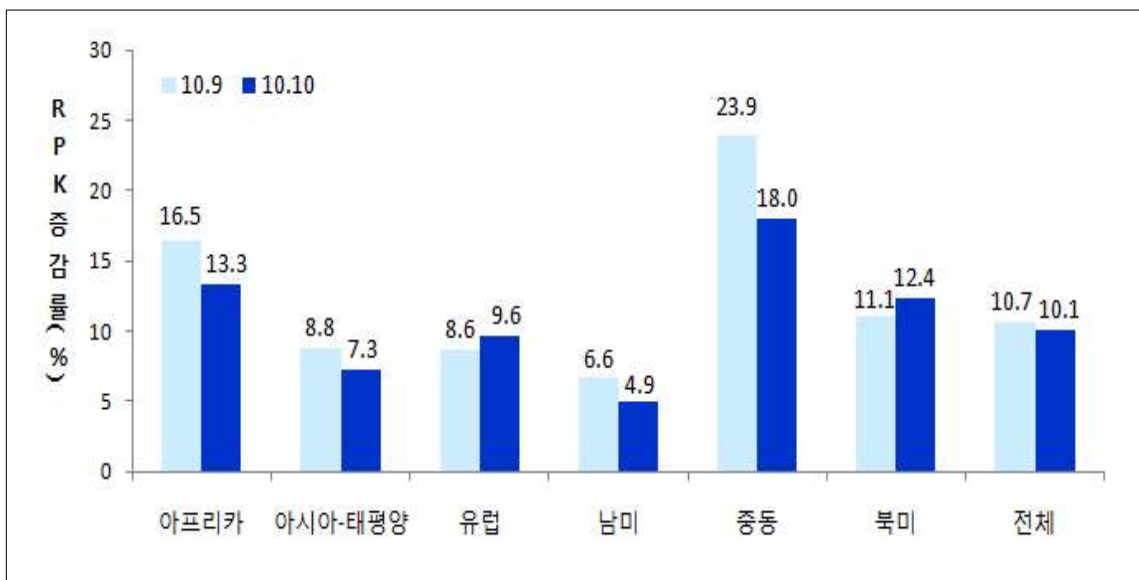
중동지역은 전년대비 18.0% 증가하였고, 공급력 또한 전년대비 13.7% 증가하였다. 금년에는 라마단 기간이 조금 일찍 시작되었음에도 불구하고 9월 대비 10월 실적이 1% 감소하였다.

→ 남미지역, 세계에서 가장 낮은 성장률

남미지역은 여객수요가 전년대비 4.9% 증가하고, 공급력은 0.7% 하락함으로써 상대적으로 약세를 보였다. 이러한 약세현상은 멕시코나 항공사의 파산으로 인한 영향으로 볼 수 있으며, 적어도 11월까지 실적에 영향을 미칠 것으로 보인다.

→ 아프리카지역, 좌석공급력 조절에 따른 탑승률 개선

아프리카지역은 여객수요가 전년대비 13.3% 증가함으로써 중동지역에 이어 강한 성장률을 보였다. 좌석공급력 또한 8.9% 증대됨에 따라 탑승률이 71.8%로 개선되었다.



〈그림 2〉 2010년 9월 대비 2010년 10월 지역별 여객 증감률

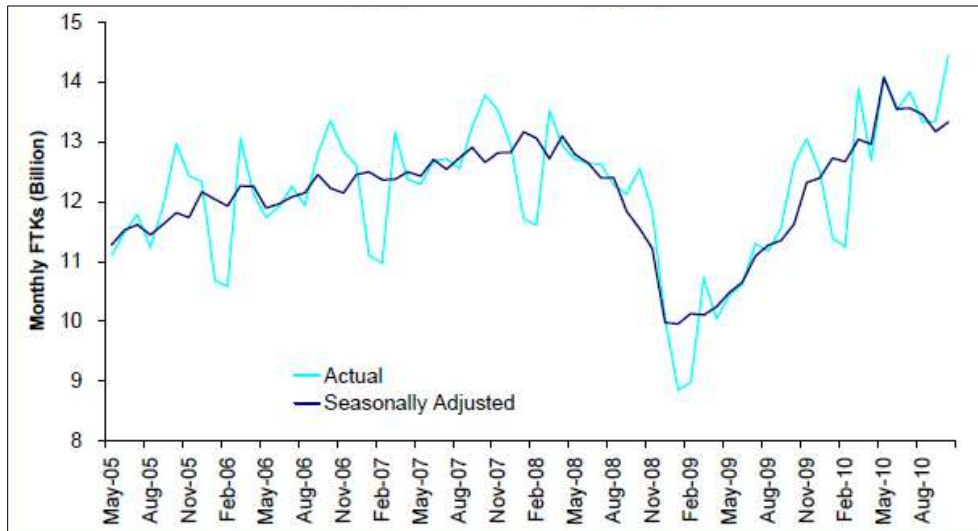
□ 국제화물수송실적

2010년 10월 국제화물수송량은 전년대비 14.4% 증가하였고, <그림3> 계절 조정된 국제화물수송량 추이그래프를 살펴보았을 때 경제 침체 이전의 고점인 2008년 1월 실적보다 높은 실적을 기록한 것을 알 수 있다. 하지만 2010년 들어 급증한 국제화물수송량 추이에 견주어보면 10월은 감소 후 전환하는 시점이 되며, 2010년 고점인 5월 실적과 비교하였을 때 5% 낮은 수치를 기록하였다.

2009년 10월은 2008년 6월 이후 지속적으로 감소세를 보이던 항공화물 추이가 증가세로 전환되는 시점이었고, 그 이후 2009년 11월에는 전년대비 약 10% 성장, 12월에는 전년대비 약 25% 성장함으로써 변동의 폭이 매우 컸던 기간이므로, 10월 국제화물 수송실적 비교 시 주의하여 살펴보아야 할 것으로 판단된다.

또한 2010년의 국제화물추이는 전년과 상이하게 다른 패턴을 보였다. 전통적으로 3월과 10월은 피크인 시점이 되고 11월은 10월에 비해 약간 감소하는 추이를 보였다. 하지만 2010년에는 3월과 4월 사이 감소한 이후 5월에 다시 급증하였고, 이러한 증가세는 7월까지 다소 둔화되어 9월 다시 감소하는 듯 보였으나 10월 또 다시 증가하였다. 이러한 화물시장의 호전이 향후 지속될 것인지에 대해서는 살펴 보아야 하며, 화물수요 추이의 변동(저점, 고점)에 대한 재정리가 필요한 것으로 보인다.

화물 탑재율은 9월 52.5%에서 10월 55.5%로 상승되었고, 2009년 10월 53.8%와 비교하였을 경우에도 개선되었음을 알 수 있다.



〈그림 3〉 계절 조정된 국제화물수송량 추이

지역별로 살펴보면,

➔ 유럽지역, 세계경제위기 이전보다 12% 감소

유럽지역은 전년대비 12.1% 증가한 실적을 보였다. 그러나 상대적인 유로화 약세현상이 수출과 화물 호조에 긍정적 영향을 미침에도 불구하고 화물수요는 여전히 경기침체이전인 2008년 초보다 12% 낮은 수준을 기록하였다.

➔ 북미지역, 세계경제위기 이전보다 2% 증가

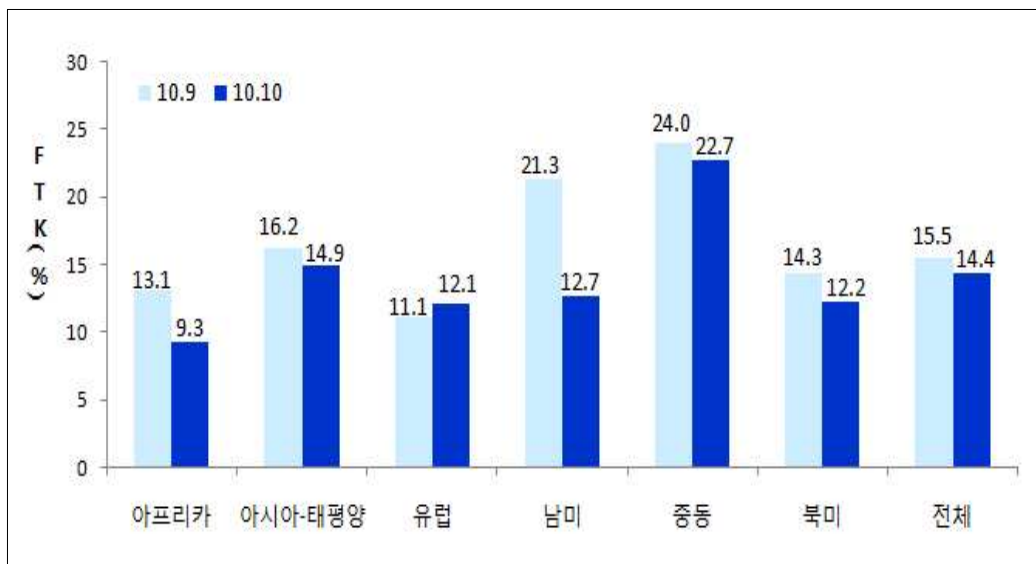
북미지역은 전년대비 12.2% 증가하였고, 달러 약세화로 인하여 경기침체이전 수준보다 2% 높게 성장하였다.

➔ 아시아-태평양지역, 전체 국제화물수송량 상승에 긍정적 영향

아시아-태평양지역은 전년대비 14.9% 증가하였고, 이것은 9월 16.2% 증가한 것에 비해 하락한 것이었다. 전체 화물수송량의 44%를 점유하는 아시아태평양 항공사들의 성장률은 10월 전체 항공화물수송량의 상승에 큰 역할을 하였다.

➤ 중동지역, 세계에서 가장 높은 성장률

중동지역은 9월 대비 2.7% 증가, 전년대비 22.7% 증가함으로써 10월 지역 중 가장 높은 성장률을 보였다.

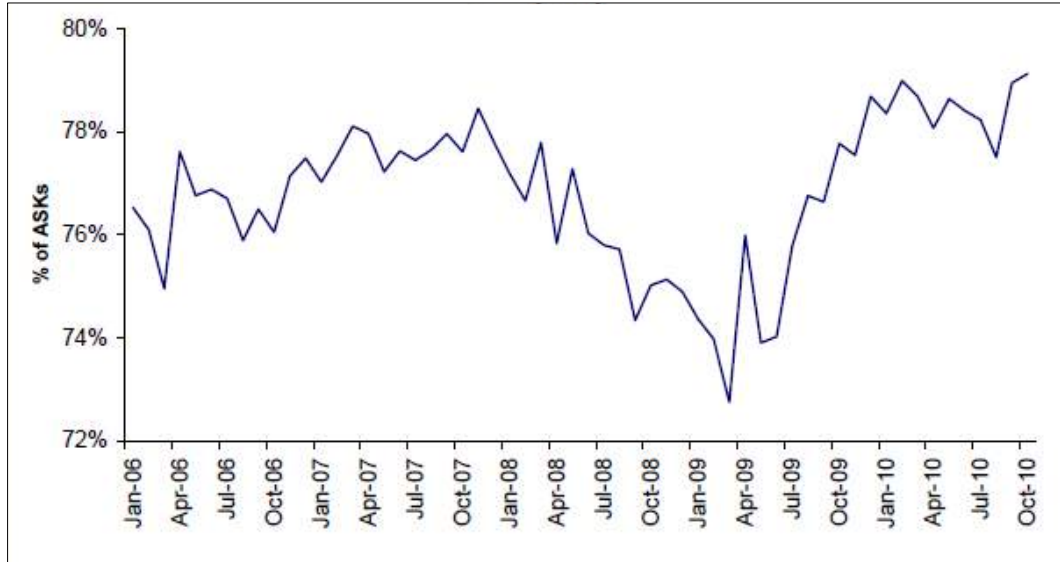


〈그림 4〉 2010년 9월 대비 2010년 10월 지역별 화물 증감률

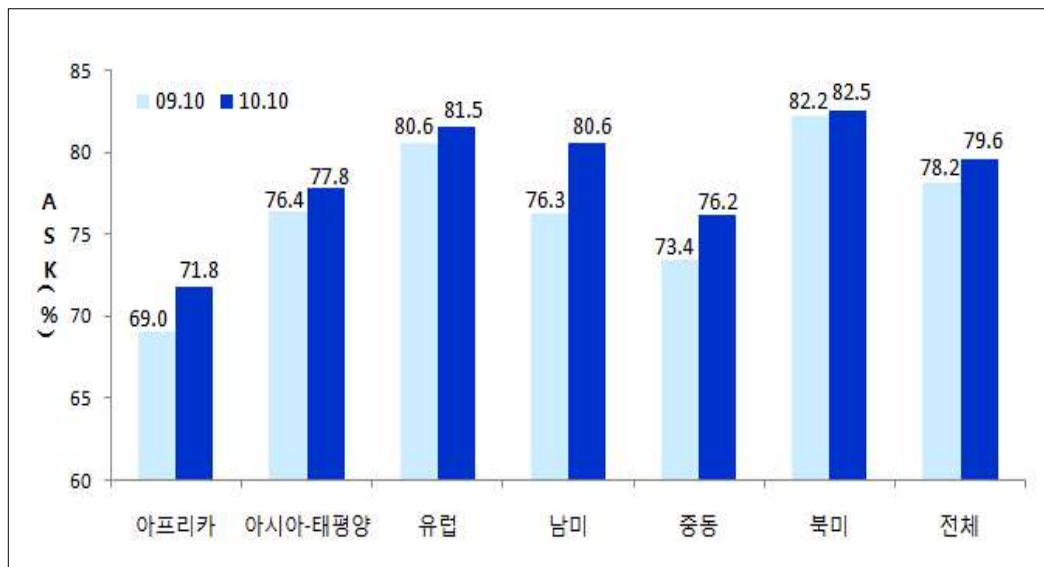
□ 최고치를 달성한 여객 탑승률

계절 조정된 자료를 근거로 살펴보았을 때 2010년 10월 탑승률은 79.2%로 79%로 최대치를 기록하였던 지난 2월보다 0.2%p 높은 수치를 기록하였다. 비계절조정된 자료로는 10월 탑승률이 79.6%로 9월 80.1%보다 약간 낮았지만 2009년 10월 78.2%보다 1.4%p 높은 수치를 기록하였다.

10월 말부터 본격적으로 시작된 동계스케줄에서 대부분의 주요 시장 공급력이 향후 몇 개월간 점차 증대될 것으로 예상되었으나, 일부 항공사들이 공급력을 상당히 증가시킬 계획이어서 여객시장에서의 수익성이 다소 하락될 우려가 제기된다.



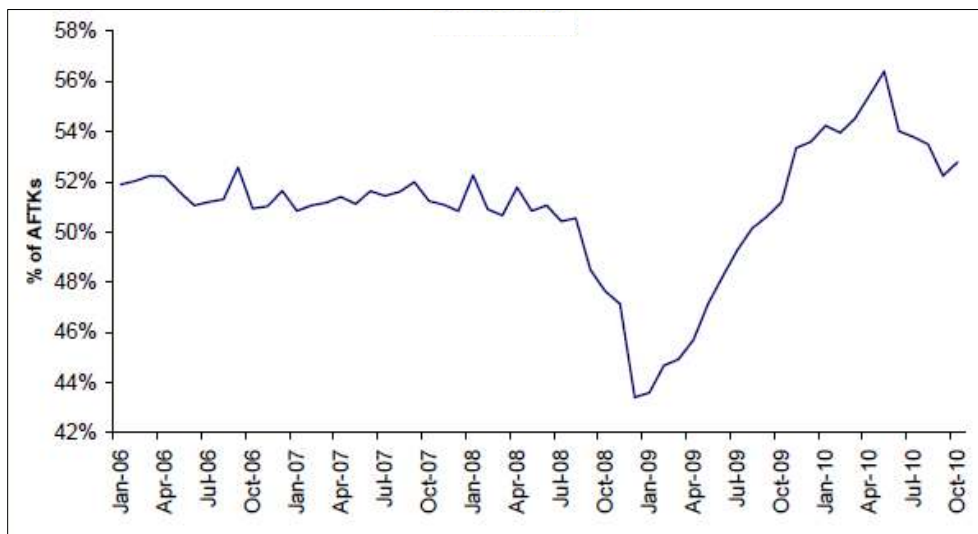
〈그림 5〉 계절 조정된 국제여객탑승률 추이



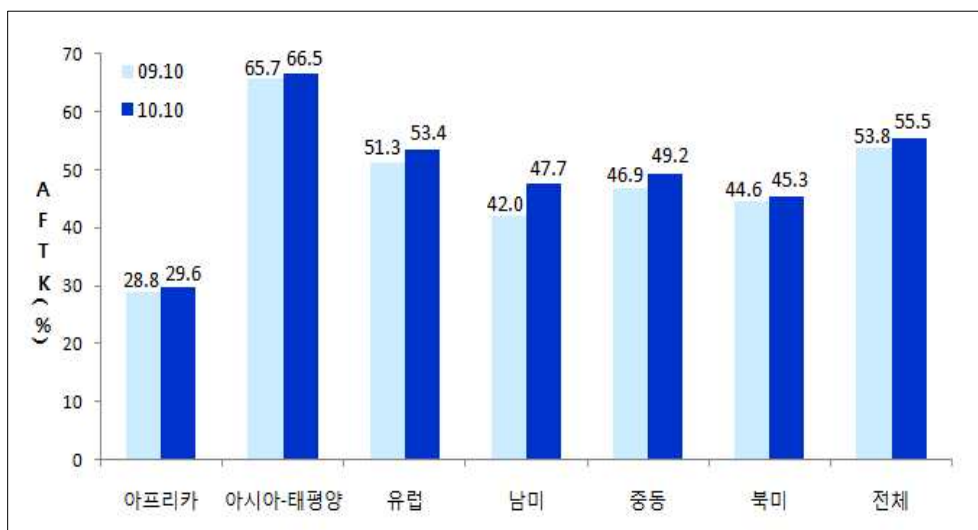
〈그림 6〉 전년대비 2010년 10월 지역별 탑승률

□ 여전히 하락세를 보인 화물탑재율

항공시장의 급속한 변화는 고사하고 공급력 조정이 불가하다면 예상치 못하게 증가한 지난 5월 화물 이용율의 감소세는 그리 놀라운 현상이 아니다. 화물탑재율이 지난 5월 56%에서 9월 52%로 하락하였다가 다시 53%로 상승한 추이는 계절 조정여부에 상관없이 나타난 현상이었다.



〈그림 7〉 계절 조정된 국제화물 탑재율 추이



〈그림 8〉 전년대비 2010년 10월 지역별 국제화물 탑재율

참고자료

- RPK(Revenue Passenger Kilometers, 유상여객킬로미터):
1여객킬로미터란 여객 1명을 1킬로미터 수송한 것을 말하며, 유상여객킬로미터는 각 운항구간의 유상여객 수에 구간거리를 곱한 합계
- ASK(Available Seat Kilometers, 유효좌석킬로미터):
1좌석킬로미터란 한 좌석으로 1킬로미터 비행함을 의미하며, 유효좌석킬로미터는 각 비행구간에서 판매 가능한 좌석수를 구간거리로 곱한 합계
- PLF(Passenger Load Factor, 항공여객탑승률):
유효좌석킬로미터에 대한 유상여객킬로미터의 비율
- FTK(Freight Tonne Kilometers, 화물톤킬로미터):
1화물톤킬로미터란 1000kg의 화물을 1킬로미터 수송한 것을 의미
- AFTK(Available Freight Tonne Kilometers, 유효화물톤킬로미터):
각 비행구간마다 운송할 수 있는 유효화물탑재중량에 운항거리를 곱한 합계
- FLF(Freigh Load Factor, 화물탑재율):
유효화물톤킬로미터에 대한 화물톤킬로미터의 비율