

항공운송 동향분석

2011년 2월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



2011년 2월 글로벌 항공운송분석

□ (총괄) 2월 글로벌 항공여객 및 항공화물 모두 전년대비 수요성장률 전월대비 감소

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2011년 2월 글로벌 항공운송분석에 의하면 여객과 화물 항공수송실적이 전년대비 각각 6.0%, 2.3% 증가하였다. 이는 지난 1월 여객 8.4% 증가, 화물 8.7% 증가한 것에 비해 2월 여객 및 화물의 수요성장률은 감소세를 보인 것으로, 이집트와 튀니지의 정치적 불안이 중동과 북아프리카지역에 확산됨에 따라 수요 성장률이 하락하고 이로 인해 국제 수송량이 약 1% 감소함으로써 나타난 결과로 추정된다.

구체적으로 이집트와 튀니지는 아프리카지역 공급력의 약 18%를 점유, 전 세계 공급력의 0.6%를 점유하고 있으며 2월 실적은 1월 대비 -13.1% 감소한 것으로 나타났다. 또한 중동지역의 약 4%를 점유하며 전 세계 공급력의 약 0.2%를 점유하고 있는 바레인과 예멘에서도 불안정한 상태가 나타나면서 그 영향을 받은 것으로 나타났다. 아프리카지역 공급력의 3% 점유, 전 세계 공급력의 0.1%를 점유하는 리비아의 국제적 군사개입은 3월 실적에 영향을 미칠 것으로 보이나 정치적 충격이 실적을 어느 정도 떨어뜨릴지는 아직 미지수이다.

그 이외에 2월 국제항공여객 및 화물수요는 2월 3일부터 시작(2010년은 2월 14일부터 시작)된 중국 춘절기간 동안의 생산 중단으로 감소세를 보인 것으로 나타났다. 3월에는 그 감소세를 회복할 것으로 보인다.

급등하는 유가는 관련 비용을 증가시키는 요인이 되었으나, 그 외 항공수요를 유발하는 요인들이 2월 강세를 보였다. 2월 비즈니스 신뢰지수는 두 번째로 가장 높은 수치를 기록하였고 이것은 항공여객과 화물시장 모두 예외적인 요인들로 인한 감소를 제외하고 상승하는 추세를 보인 것으로 해석된다.

〈표 1〉 2010년 2월 대비 2011년 2월 실적 증감률

(단위 : %)

지역	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	-1.3	6.9	60.4	-5.7	5.2	26.2
아시아-태평양	3.0	6.6	75.4	-4.5	1.7	61.1
유럽	7.4	9.8	72.7	6.3	9.4	52.3
남미	11.8	12.9	76.4	12.1	4.5	43.4
중동	8.4	11.0	72.2	4.5	11.5	45.2
북미	6.7	11.9	71.7	11.8	16.5	43.3
전체	6.0	9.3	73.0	2.3	7.9	51.6

*PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임.

〈표 2〉 2010년 1~2월 대비 2011년 1~2월 실적 증감률

(단위: %)

지역	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	7.2	10.5	65.0	0.9	9.7	23.3
아시아-태평양	4.7	6.9	76.7	0.7	5.6	60.9
유럽	7.7	9.3	73.3	7.6	9.6	49.9
남미	11.4	12.6	77.9	12.4	4.2	41.3
중동	10.3	11.1	74.2	9.0	12.9	43.8
북미	7.8	10.9	74.6	12.5	15.5	41.6
전체	7.3	9.2	74.5	5.5	9.5	50.2

* PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임.

〈표 3〉 2011년 1월 대비 2011년 2월 실적 증감률

(단위: %)

지역	RPK	ASK	PLF pt	FTK	AFTK	FLF pt
아프리카	-13.1	-3.3	-7.1	-8.4	-3.5	-1.3
아시아-태평양	-1.0	0.2	-0.9	-6.6	-5.0	-1.1
유럽	-0.5	0.3	-0.6	-3.2	-1.0	-1.1
남미	0.6	-0.3	0.7	-1.2	0.1	-0.6
중동	-0.1	0.7	-0.6	-1.6	-0.4	-0.6
북미	-1.1	0.8	-1.5	-2.6	0.8	-1.5
전체	-1.1	0.2	-1.0	-4.4	-2.0	-1.3

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

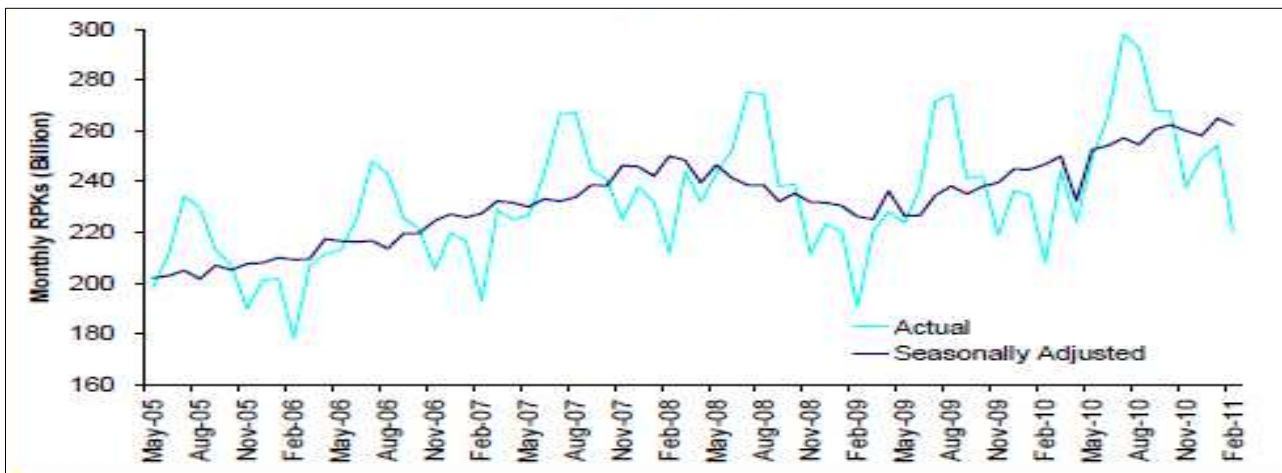
□ 국제여객수승실적

2월 국제여객실적은 유상여객킬로미터를 기준으로 급격히 감소하였음에도 불구하고 여전히 상승추세를 보이고 있는 것으로 나타났다. 중동지역과 북아프리카지역은 2월 항공실적의 하락에 영향을 크게 미친 것으로 보이며, 계절 조정된 그래프를 살펴보았을 때에도 2월 하락은 전월대비 변동적인 노이즈와 같이 보이는 점을 확인할 수 있다.

앞서 언급한 바와 같이 중국을 제외하고 비즈니스 구매력이 2월 두 번째로 높은 수준을 달성하였고, 그 결과 2월 비즈니스 여행의 상승세가 2월 실적강화에 영향을 미친 것으로 보인다. 지역별 수요성장률 패턴은 아프리카지역의 침체, 중동지역과 아태지역의 감소, 그 외 세 지역은 상대적으로 견고한 성장률을 보인 것으로 나타났다.

주요 사항은 이러한 상승세가 지속될지 여부이다. 지난 3월 11일 발생한 일본 대지진과 쓰나미로 인해 국제항공여객시장은 단기적으로 큰 타격을 받았고, 일본 원전으로 인한 피해가 잇따름에 따라 향후에도 다소 감소세를 보일 것으로 추정된

다. 일본은 글로벌 항공시장의 약 6-7%를 점유, 수익의 약 10%를 점유하고 있으며, 일본의 지진 및 쓰나미 피해는 단기적으로 향후 몇 달간 지속적으로 부정적 영향을 줄 것이나 하반기 이후에 회복될 것으로 보인다.



[그림 1] 계절 조정된 국제여객수송량 추이

지역별로 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

➔ 북미지역, 수요 공급 격차로 탑승률 하락

북미지역 항공사들은 여객수요가 전년대비 6.7% 증가, 공급력이 전년대비 11.9% 증가한 것으로 나타났다. 최근 몇 달간 북미지역 항공사들은 기상 악화로 인한 문제로 수요가 감소하였고, 그 결과 공급과 수요간 차이가 커져 여객 탑승률이 71.7%로 2010년 82.2% 기록한 것에 비해 매우 떨어진 것으로 나타났다.

➔ 아태지역, 중국 춘절 등의 영향으로 지난 1월 수요성장률의 1/2 수준으로 감소

아태지역 항공사들은 여객수요가 전년대비 3.0% 성장함으로써 지난 1월 6.3% 증가한 것의 1/2 수준으로 매우 되었고, 공급력은 전년대비 6.6% 증가하여 여객탑승률을 75.4%로 낮추는 결과를 초래하였다. 특이사항으로 2월 초 중국 춘절의 영향으로 연휴기간 수요가 1월 말로 견인됨으로써 2월 국제여객수요가 감소한 것으로 나타났다.

➔ 중동지역, 정치적 불안으로 인해 여객수요 감소

중동지역 항공사들은 1월 전년대비 12.0% 증가대비 2월 전년대비 8.4% 증가함으로써 수요성장률이 급격히 감소한 것으로 나타났다. 반면 공급력은 전년대비 11% 증가하여 탑승률을 72.2%로 떨어뜨렸다. 중동지역 수송량의 약 6%를 점유하며 글로벌 공급력의 0.3%를 점유하는 바레인, 예멘, 시리아의 정치적 불안은 3월에도 역내 항공시장에 영향을 미칠 것으로 예상된다.

➔ 남미지역, 지역 중 가장 안정적 수준을 유지

남미지역 항공사들은 2월 상대적으로 변동이 적은 것으로 나타났다. 여객수요는 전년대비 11.8% 증가하였고, 공급력도 유사하게 12.9% 증가함으로써 76.4% 탑승률을 기록, 지역 중 가장 안정적인 수준을 보였다.

➔ 아프리카지역, 정치적 불안요소로 1월대비 13.1% 감소

아프리카지역 항공사들은 여객수요가 전년대비 1.3% 하락한 반면 공급력은 전년대비 6.9% 증가함으로써 60.4% 탑승률을 기록하였다. 정치적 불안으로 인한 영향은 절대기준으로 수송량을 1월대비 13.1% 하락시키는 등 그 영향이 매우 큰 것으로 나타났다.



[그림 2] 2011년 1월 대비 2011년 2월 지역별 여객 증감률

□ 국제화물수송실적

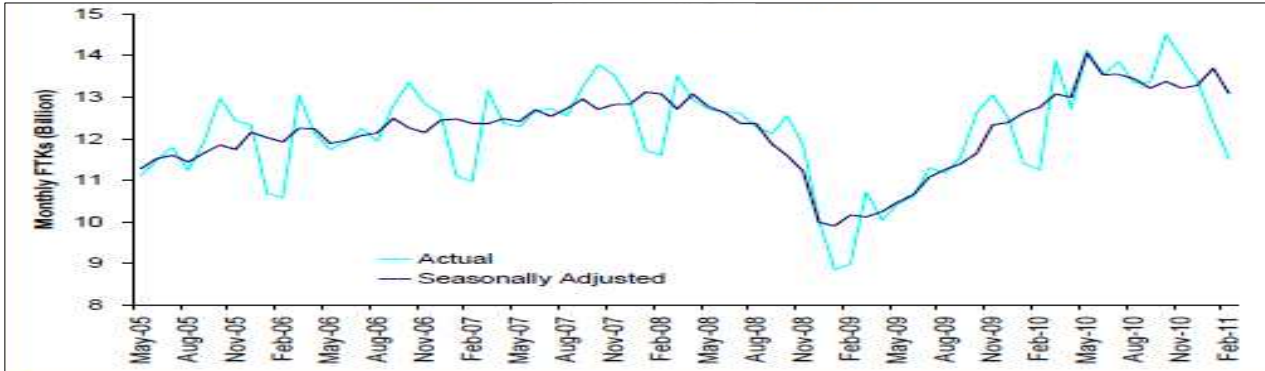
2월 국제항공화물수요는 2008년 초 경기침체 이전의 수준과 유사하나 2010년 5월 고점대비 약 7% 낮은 수준으로 국제항공여객에 비해 더욱 큰 폭으로 하락하여 1월 상승세와 반대되는 추세를 보인 것으로 나타났다. 이러한 국제항공화물 움직임은 항공화물 시장의 전반적 추세에 대한 의문점을 유발시키고 있는 실정이다.

지역별로는 북미와 남미지역 항공사들의 경우 1월과 유사한 추세로 성장한 것으로 나타났다. 이것은 2월 국제항공화물의 약세현상이 주로 2월 초 중국 춘절의 영향과 중동지역의 정치적 불안에 의한 것임을 시사해준다.

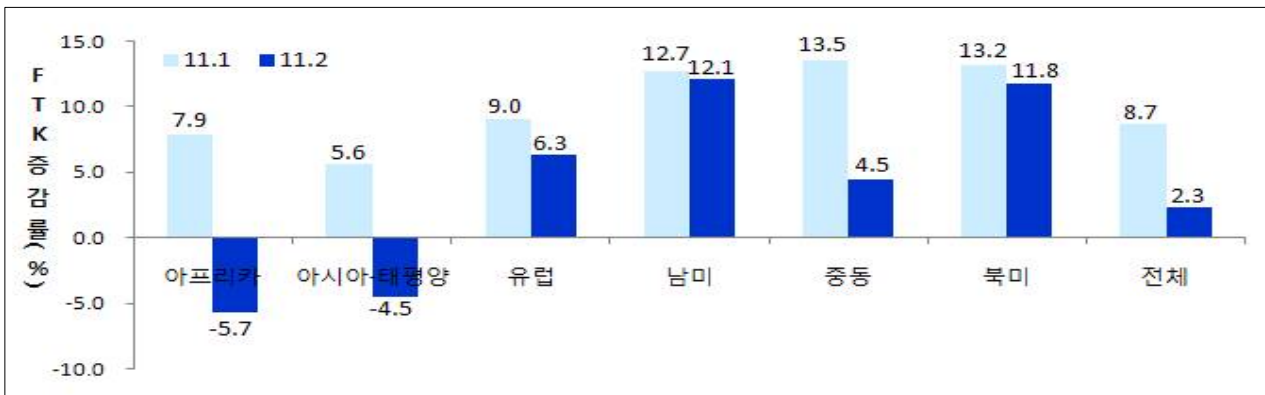
구체적으로 남미지역 항공사들은 전년대비 12.1% 증가함으로써 가장 견고한 성장세를 보였고, 그 뒤를 이어 북미지역 항공사들이 전년대비 11.8% 증가한 것으로 나타났다. 이에 반해 유럽지역 항공사들은 유럽경제의 지속적인 약세현상, 북아프리카와의 무역 연계 및 지역적 근접성으로 인하여 전년대비 6.3% 증가함으로써 상대적으로 낮은 성장률을 보였다.

이집트와 튀니지의 정치적 불안으로 인하여 아프리카지역 항공사들의 국제항공화물수요는 전년대비 -5.7%, 전월대비 -8.4% 하락한 것으로 나타났다.

아태지역 국제항공화물수요는 전년대비 4.5% 하락하였고, 전월대비 -6.6% 하락하였다. 이것은 중국 경제의 인플레이션 안정대책과 장기간의 춘절 연휴로 인한 생산중단의 영향을 받은 것으로 추정된다. 중국은 수송량 기준으로 가장 큰 영향력을 미치고 있어 2월 전 세계 항공화물 수요 성장률을 2.3%로 둔화시키는 결과를 초래하였다.



[그림 3] 계절 조정된 국제화물수송량 추이



[그림 4] 2011년 1월 대비 2011년 2월 지역별 화물 증감률

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 유효화물탑재증량에 운항거리를 곱한 합계
- FLF(Freigh Load Factor, 화물이용율):
유효화물톤킬로미터에 대한 화물톤킬로미터의 비율