

항공운송 동향분석

2011년 6월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



2011년 6월 글로벌 항공운송분석

- ❖ 6월 국제여객 전년대비 5.9% 증가, 국내여객 전년대비 1.9% 증가하며 성장세가 다소 둔화. 항공화물은 아태지역이 큰 폭의 감소세를 지속함으로써 전년대비 -3.0% 감소

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2011년 6월 글로벌 항공운송분석에 의하면 지난 5월 성장세가 확대되며 항공운송수요 소프트웨어현상을 회복한 듯 보였으나 6월 성장세가 다시 둔화된 것으로 나타났다. 6월 여객은 전년대비 4.4% 성장한 반면 화물은 전년대비 3% 감소하며 여객은 성장세를 유지, 화물은 감소세를 지속하는 것으로 나타났다. 하지만 아래 <그림 1> 항공여객과 화물수요 추이그래프를 살펴보면 여객과 화물 모두 전월대비 감소세로 전환된 것을 확인할 수 있다.

구체적으로 여객과 화물시장을 나누어 살펴보면, 항공여객시장의 추세는 상승세를 유지하고 있으나, 계절적 요인 외에 정치·경제적 외적요인의 불안 확산 등으로 현재 성장추세는 연평균 4~5%로 추정되고 있다. 이는 20년 평균인 6%보다 낮으며, 경기침체기 이후의 추세(10%)의 약 절반정도 수준이었다. 일부 국가의 높은 여행자 세금부과, 유가상승에 따른 높은 연료비용 등의 영향으로 비롯된 결과로 추정된다.

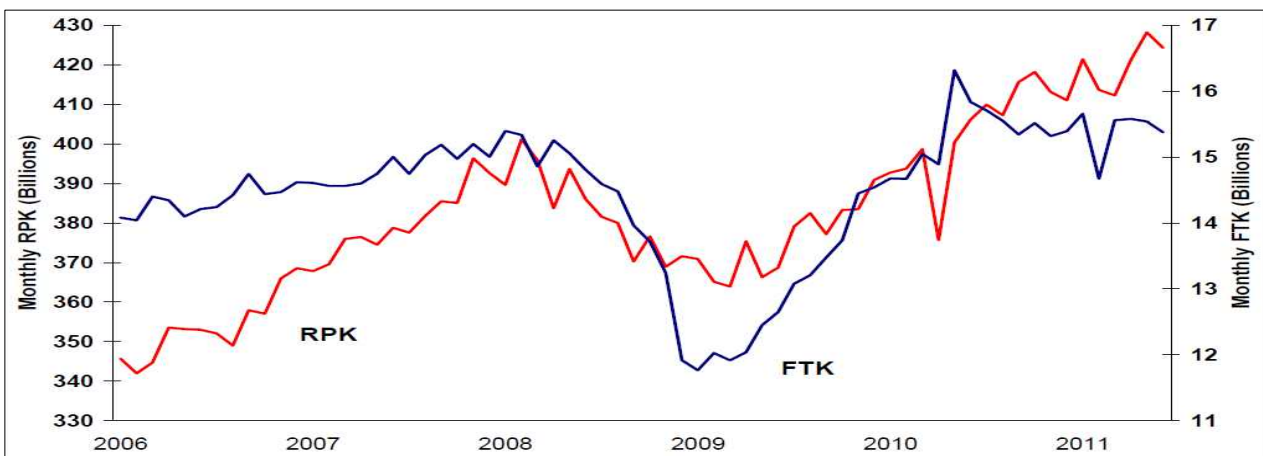
항공화물시장의 추세는 6월 이후 더욱 파악하기 힘들어졌다. 현재 항공화물은 국내시장보다 국제시장에서 강세를 보이고 있지만 국제시장 역시 하강 상태이다. 지속적으로 확대 추세인 세계무역 성장세의 특혜는 항공 이외의 교통수단이 받은 것으로 추정된다.

또한 항공운송수요는 지역별로 상이한 경제상황, 외적요인의 영향 등에 따라 차이

를 보였다. 일본 국내항공시장은 지난 3월 대지진 및 쓰나미의 영향으로부터 회복되고 있으나, 그 속도가 매우 더디어 6월에도 2월에 비해 23%정도 낮은 수준을 보였다. 반면 북아프리카시장의 국제여행수요 회복은 보다 빠른 듯 보였으나 이것 역시 1월 수준보다 4%정도 낮게 나타났다. 중남미시장은 강한 경제성장률과 무역흐름으로 수요가 대폭 증가하였으며, 재정위기로 우려되었던 유럽지역은 유로화 약세 영향으로 무역 및 비즈니스 여행이 증가한 것으로 나타났다.

전월(5월)과 대비하여 보았을 때, 여객과 화물시장 모두 약 1%정도 감소하며 이용률도 낮아진 것으로 나타났다. 여객의 경우 경기침체기 이후 수요회복의 속도조절이라 해석할 수 있는 반면 항공화물은 침체기를 지속하고 있는 것으로 판단된다. 우리는 전월대비 비교를 연별 데이터비교가 유의하지 않을 경우(특정 해 이벤트발생) 보게 되는데, 이 때 데이터의 변동적인 특성을 고려하여 살펴보아야 한다. 여객킬로미터의 표준편차는 월마다 2~3%를 보이고 있다.

항공사들의 2011년 2/4분기 분석결과를 살펴보면 2/4분기는 1/4분기에 비해 상황이 호전된 것으로 보인다. 하지만 2/4분기 항공유는 평균 배럴당 133달러까지 상승되었으며, 이러한 연료비용 상승을 지역별, 여객·화물 시장별로 어떻게 대처하느냐에 따라 시장상황이 변화될 것으로 보인다.



〈그림 1〉 계절 조정된 항공여객, 항공화물 추이

〈표 1〉 기간별 국제, 국내 항공운송실적 비교

(단위 : %)

구분	'11년 6월 vs '10년 6월			'11년 1~6월 vs '10년 1~6월			'11년 6월 vs '11년 5월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	5.9	1.9	4.4	8.0	4.0	6.5	-0.6	-1.2	-0.9
ASK	7.2	1.5	5.1	9.7	2.7	7.1	0.6	0.0	0.3
PLF	79.0	80.5	79.5	75.9	78.1	76.7	-1.0	-1.0	-0.9
FTK	-3.0	-3.0	-3.0	1.7	-2.2	1.2	-1.3	0.4	-1.1
AFTK	3.0	-1.9	1.9	7.6	0.3	5.9	0.4	-0.6	0.0
FLF	50.5	28.1	45.7	51.5	28.0	46.4	-0.9	0.3	-0.5

※ RPK(유상여객킬로미터), ASK(유효좌석킬로미터), PLF(여객탑승률)
 FTK(화물톤킬로미터), AFTK(유효화물톤킬로미터), FLF(화물탑재율)
 4월 대비 비교시 이용율은 % 차이를 의미함

□ 여객

❖ 국제

국제항공여객시장은 국내항공여객시장보다 견조한 성장세를 지속한 것으로 나타났다. 6월 국제여객은 전년대비 6% 증가하며 국내여객 성장세(2%)보다 높게 성장하였으며, 상반기 기준으로 국제여객이 전년대비 8% 성장하며 국내여객에 비해 높은 성장세를 유지하였다. 하반기에도 국제무역의 견조한 성장세와 투자흐름으로 비즈니스 여객과 국제 여행수요가 지속 증가할 것으로 보인다.

➔ 아프리카지역, 전년대비 -2.9% 감소하며 지역 중 가장 약세

아프리카지역은 북아프리카의 정치적 불안 등이 지속됨에 따라 국제여객수요가 전년대비 -2.9% 감소, 탑승률도 전년대비 3.9%p 감소한 64.7%를 기록하며 지역 중 가장 약세를 보였다.

➔ 아태지역, 전년대비 3.3% 성장하며 글로벌 평균치보다 낮게 성장

아태지역은 전년대비 3.3% 증가하며 글로벌 평균(6% 성장)의 1/2 수준으로 성장한 것으로 나타났다. 이는 일본 지진 및 쓰나미의 영향과 중국의 긴축정책 영향을 받은 것으로, 일본의 국제항공시장 약화는 아태지역 성장률의 0.5%p 정도를 감소시킨 것으로 나타났다. 탑승률은 76.9%로 글로벌 평균보다 2.1%p 낮게 나타났다.

➔ 북미지역, 공급력 조절로 지역 중 가장 높은 탑승률

북미지역은 전년대비 2.4% 성장하였으나, 전월(5월) 4.5% 성장한 것에 비해 낮은 수준이었다. 지속적인 공급력 조절(감소)로 탑승률은 85.3%를 기록, 지역에서 가장 높은 탑승률을 기록하였다.

➔ 유럽지역, 유로 약세화 영향으로 인바운드 여행수요 전인

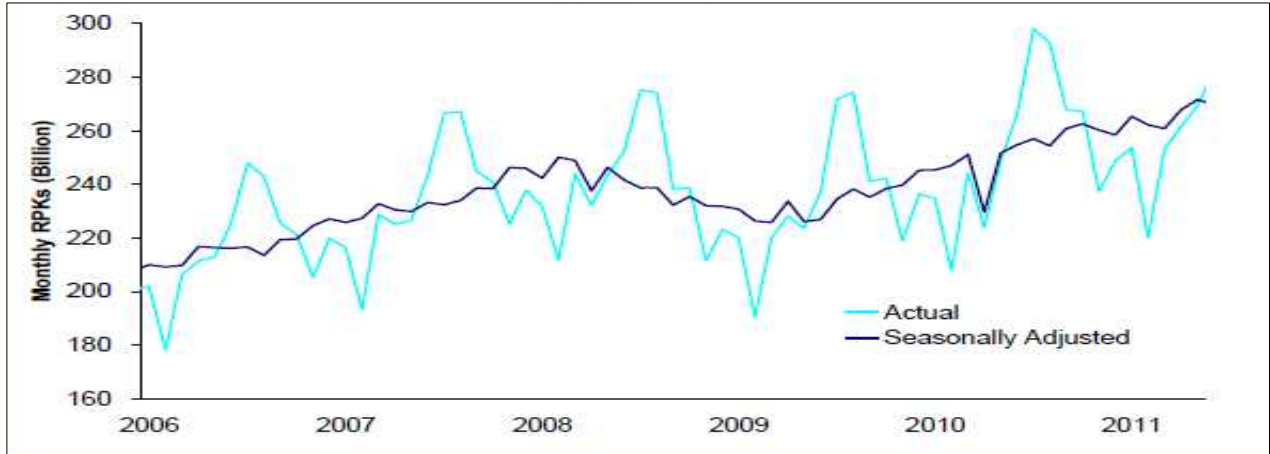
유럽지역은 북유럽 경제 활성화와 유로 약세화로 인한 무역, 인바운드 여행 수요 증가 등의 영향으로 전년대비 8.9% 성장하며 남미지역에 이어 두 번째로 높은 성장세를 보였다. 탑승률 또한 80.6%로 북미지역에 이어 높은 것으로 나타났다.

➔ 남미지역, 칠레 화산폭발의 영향에도 불구하고 지역 중 가장 높은 성장세

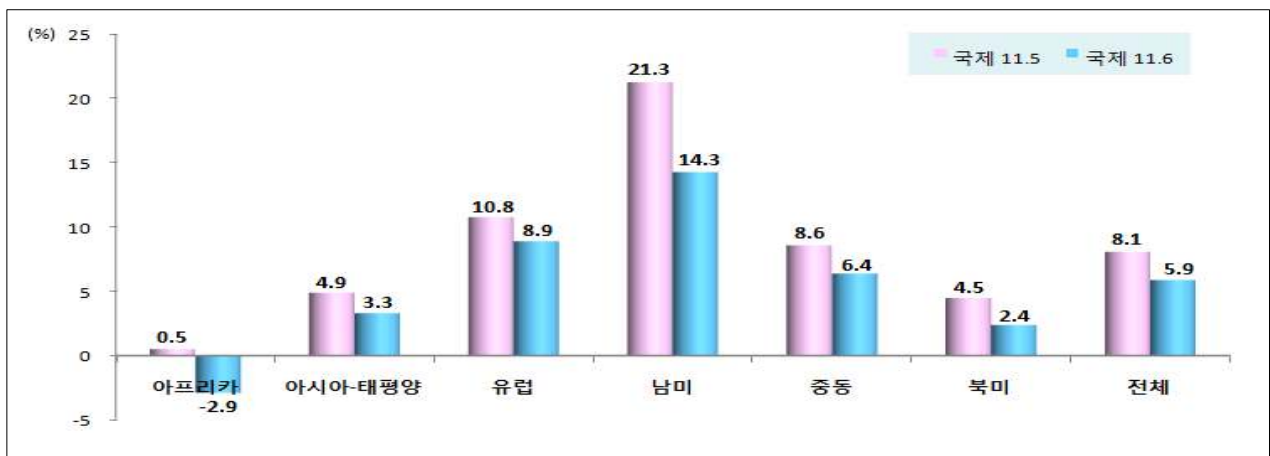
남미지역은 전년대비 14.3% 증가하며 지역 중 가장 높은 성장세를 보였다. 하지만 이는 전월(5월) 전년대비 21.3% 증가한 것에 비해 성장세가 다소 떨어진 것으로, 칠레 푸에우에 화산폭발의 영향을 받은 것으로 추정된다. 탑승률은 전년대비 소폭 상승한 77.3%를 기록하며 역내 항공사들이 높은 연료비용에 대한 부담을 덜 수 있게 해주었다.

➔ 중동지역, 공급력 대비 낮은 수요 성장세로 탑승률 저하

중동지역은 여객수요가 전년대비 6.4% 증가, 공급력 대비(8.4% 증가) 조금 낮게 성장하며 탑승률이 74.8%로 떨어졌다. 전월에 이어 2개월 연속 수요와 공급력 모두 증가하였지만 유럽과 남미지역에 뒤쳐진 것으로 나타났다.



〈그림 3〉 국제 항공여객 추이

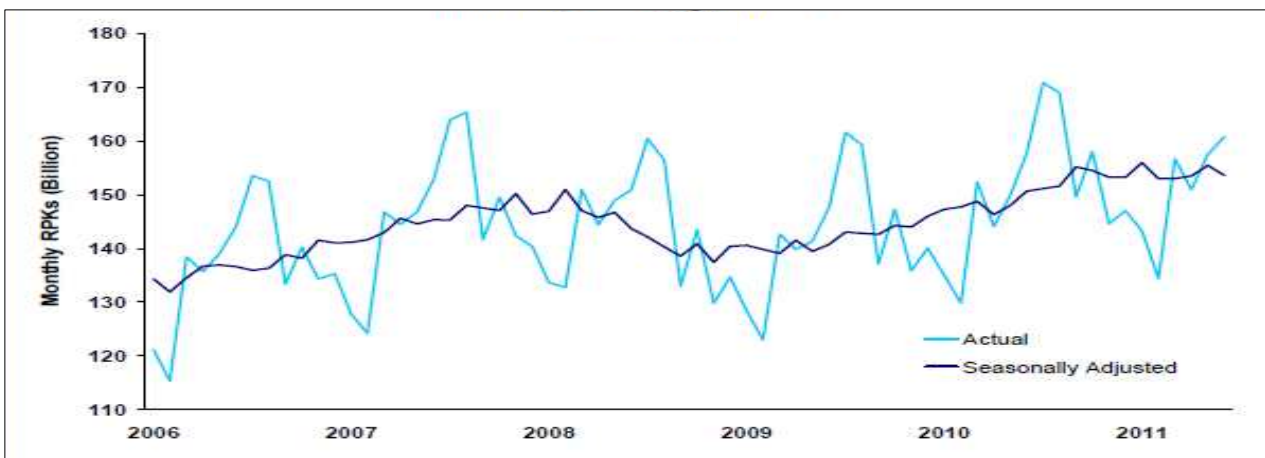


〈그림 4〉 지역별 국제 항공여객 성장률

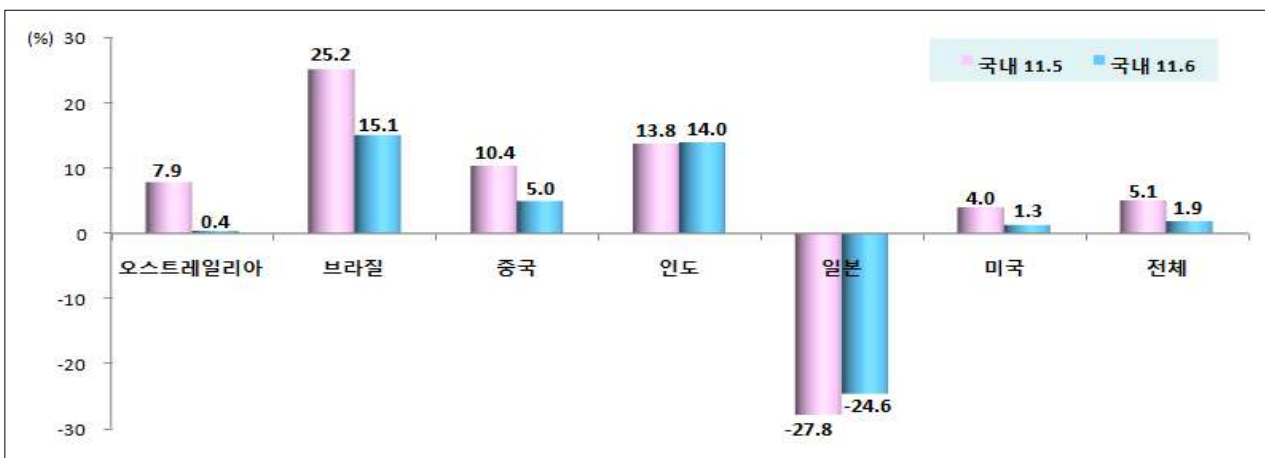
❖ 국내

국내항공시장은 전체적으로 국제항공시장과 대조적인 양상을 보였다. 2010년 3/4분기 이후 평균적으로 성장세를 보이지 않았고, 이것은 국내항공시장의 약 50%를 점유하는 미국 국내항공시장이 성숙기에 접어들고, 일본 국내항공시장이 지난 3월 대지진 발생이후 하강상태(경기침체 이전의 수준보다 23% 낮은 수준)를 유지함으로써 나타난 것이었다. 특히 일본은 6월 전년대비 -24.6% 감소하며 전월(-27.8%)에 비해 소폭 회복되는 듯 보였다.

반면 BRIC 경제개발국들은 국내항공시장이 강세를 보였다. 특히 브라질은 전년 대비 15.1% 증가하며 가장 견조한 성장세를 보였고, 인도는 브라질을 이어 전년 대비 14.0% 증가하며 높은 성장세를 보였다. 두 번째로 큰 국내항공시장인 중국은 6월 전년 대비 5.0% 증가하며 전월(10.4% 증가)에 비해 둔화되는 경향을 보였으나, 여전히 잠재력이 큰 시장이다. 중국의 국내항공시장 둔화는 국제항공시장과 같이 긴축정책의 영향을 받은 것으로 보인다.



〈그림 5〉 국내 항공여객 추이



〈그림 6〉 국가별 국내 항공여객 성장률

□ 화 물

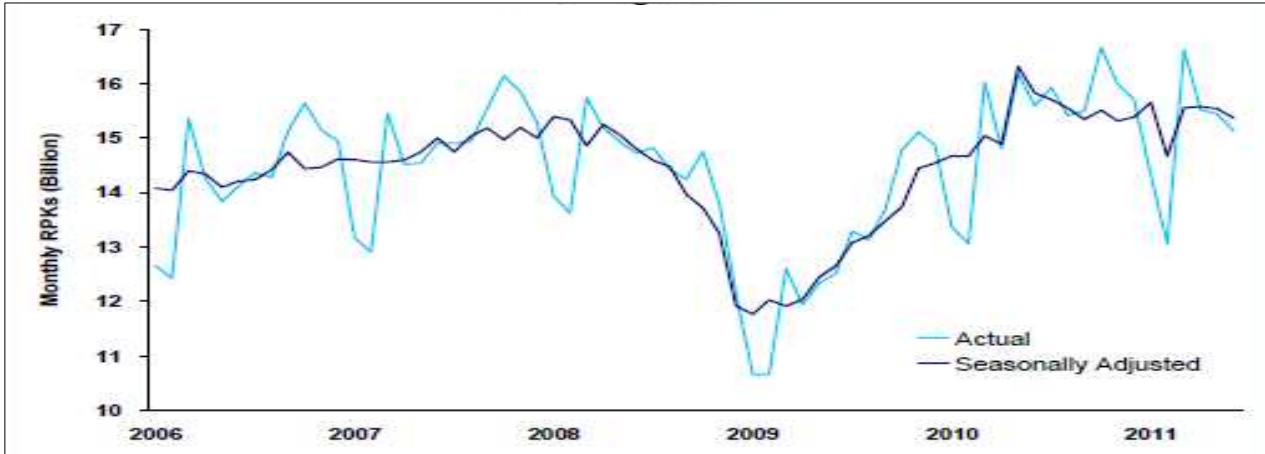
❖ 전체(국제+국내)

전체 항공화물 시장은 전년대비 -3.0% 감소하며 지속적인 감소추이를 보인 것으로 나타났다. 지역별로는 아태·북미·유럽지역이 (-)성장세를 나타내었으며, 중동·남미·아프리카지역이 (+)성장세를 나타내었다.

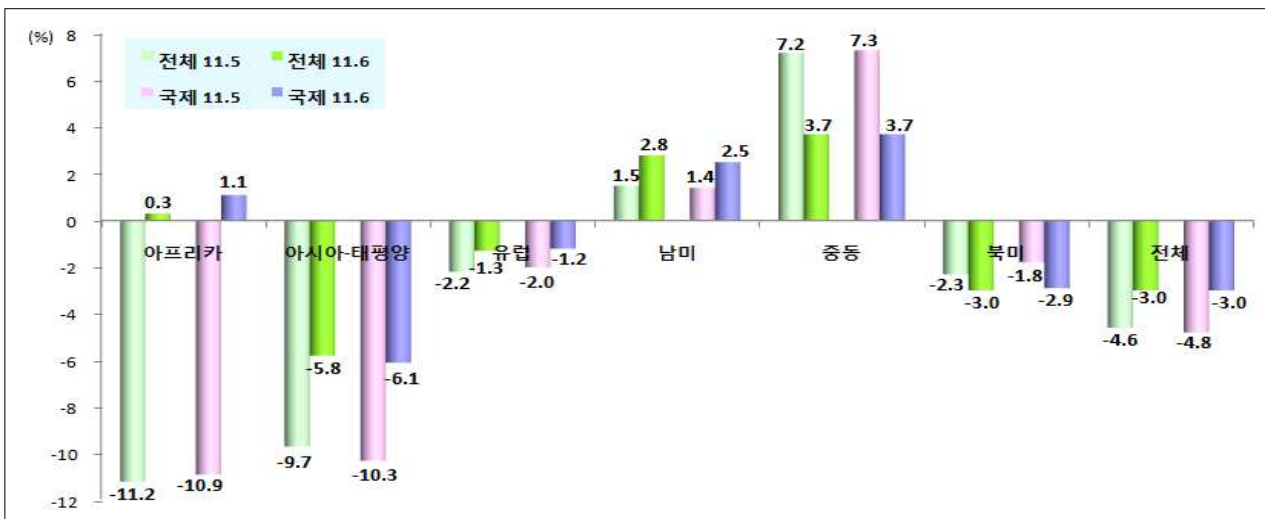
특히 화물시장의 약 40.5%를 점유하는 아태지역이 일본 대지진 발생으로 인한 공급체인 붕괴, 중국의 경제성장률 둔화의 영향으로 전년대비 -5.8% 감소함으로써 감소세를 이끈 것으로 나타났다. 유럽과 북미지역은 전년대비 각각 -1.3%, -3.0% 감소한 것으로 나타났고, 중동·남미·아프리카지역은 전년대비 각각 3.7%, 2.8%, 0.3% 증가한 것으로 나타났다.

공급-수요는 지난해부터 악화되기 시작하였으며, 여객보다 화물에서 더욱 심화된 것으로 나타났다. 아태지역 항공사들은 공급력 증가대비 수요가 감소되었음에도 불구하고 탑재율이 58.6%를 기록, 산업평균(45.7%)보다 높은 수준을 유지하며 지역 중 가장 높은 탑재율을 기록하였다.

반면 아프리카지역은 탑재율이 아태지역의 절반에 못 미치게 나타나면서 상반된 양상을 보였는데, 그 비중이 적어 영향이 크지 않은 것으로 나타났다. 아태지역은 제조업부문에 글로벌 중심이고, 항공화물의 상당 비중을 차지하고 있는 반면 아프리카지역은 대개 상품수출이 이루어지고 항공이 아닌 다른 수단을 통해 이루어졌기 때문이다. 또한 아프리카지역의 화물 공급은 절반정도가 여객기의 벨리(belly) 공간을 이용한 것이었고, 무역흐름에 즉각 반응한 것은 아니었다. 이 두 지역 간에 탑재율은 항상 차이를 보일 것으로 보인다.



〈그림 7〉 전체 항공화물 추이



〈그림 8〉 지역별 전체/국제 항공화물 성장률

〈부록〉

전년대비 월별/누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2010년 6월 vs 2011년 6월						2010년 1~6월 vs 2011년 1~6월					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아 프 리 카	-2.9	3.0	64.7	1.1	3.2	26.1	-1.2	4.2	64.1	-2.8	2.5	26.7
아시아태평양	3.3	5.4	76.9	-6.1	-1.3	62.8	3.7	6.3	75.4	-3.5	2.7	62.6
유 럽	8.9	9.4	80.6	-1.2	5.1	49.1	11.4	12.3	76.7	5.0	9.5	50.8
남 미	14.3	9.1	77.3	2.5	-3.5	45.2	17.6	13.9	77.1	6.9	4.0	42.9
중 동	6.4	8.4	74.8	3.7	10.6	44.7	8.7	10.1	74.0	9.8	14.4	45.0
북 미	2.4	4.0	85.3	-2.9	4.6	39.4	6.3	9.3	78.8	5.4	11.2	42.0
국 제	5.9	7.2	79.0	-3.0	3.0	50.5	8.0	9.7	75.9	1.7	7.6	51.5
오스트레일리아	0.4	-2.6	78.2				4.4	5.2	77.1			
브 라 질	15.1	9.4	66.1				19.0	11.7	69.7			
중 국	5.0	3.0	82.1				7.8	3.1	81.7			
인 도	14.0	20.4	76.1				17.7	18.9	75.7			
일 본	-24.6	-20.5	57.2				-21.7	-14.1	56.0			
미 국	1.3	2.1	85.8				2.5	2.0	81.9			
국 내	1.9	1.5	80.5	-3.0	-1.9	28.1	4.0	2.7	78.1	-2.2	0.3	28.0
아 프 리 카	-3.2	1.1	64.9	0.3	2.3	25.8	-2.0	2.1	64.9	-3.7	1.6	26.3
아시아태평양	2.8	3.6	77.1	-5.8	-1.9	58.6	4.1	4.8	75.8	-3.4	2.1	58.0
유 럽	7.6	8.0	79.8	-1.3	4.5	48.2	10.4	11.2	75.9	4.8	9.1	49.8
남 미	13.4	8.1	73.6	2.8	-6.5	44.4	17.7	12.6	74.9	7.1	2.4	41.2
중 동	6.4	7.9	75.0	3.7	10.1	44.1	7.9	9.0	74.2	9.7	13.7	44.3
북 미	1.7	2.7	85.4	-3.0	2.4	33.4	3.6	4.3	80.8	2.5	6.2	34.7
전 체	4.4	5.1	79.5	-3.0	1.9	45.7	6.5	7.1	76.7	1.2	5.9	46.4

참고자료

- **RPK(Revenue Passenger Kilometers, 유상여객킬로미터):**
1여객킬로미터란 여객 1명을 1킬로미터 수송한 것을 말하며, 유상여객킬로미터는 각 운항 구간의 유상여객 수에 구간거리를 곱한 합계
- **ASK(Available Seat Kilometers, 유효좌석킬로미터):**
1좌석킬로미터란 한 좌석으로 1킬로미터 비행함을 의미하며, 유효좌석킬로미터는 각 비행 구간에서 판매 가능한 좌석수를 구간거리로 곱한 합계
- **PLF(Passenger Load Factor, 여객탑승률):**
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, 화물탑재율):**
유효화물톤킬로미터에 대한 화물톤킬로미터의 비율