

항공운송 동향분석

# 2011년 10월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



## 2011년 10월 글로벌 항공운송분석

- ❖ 선진국 경기불안이 지속됨에 따라 비즈니스 신뢰지수가 하락하면서 10월 항공화물은 2011년 중반 대비 약 5%정도 낮은 수준을 보이며 침체를 지속한 반면 항공여객은 여전히 상승세를 유지
  - 국제·국내여객 전년대비 각각 4.6%, 2.0% 증가, 항공화물 전년대비 4.7% 감소

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2011년 10월 글로벌 항공운송분석에 의하면 여객부문은 상승세를 지속한 반면 항공화물 부문은 침체를 지속하면서 극명히 대조되는 양상을 보인 것으로 나타났다. 특히 항공화물은 지난 6월부터 급격한 감소세를 지속하였고, 10월에는 전체 항공화물이 전년대비 4.7% 하락하면서 감소세를 확대하였다.

〈그림 1〉 계절 조정된 항공여객, 항공화물 추이를 통해 살펴보면 지난해 10월부터 금년 6월까지 규모가 크게 변하지 않았으나 6월 이후 약 5% 가량 감소한 것으로 나타났다. 이는 세계무역의 감소 영향으로 볼 수도 있으나 과거 5개월 동안 세계 무역량이 단 1% 감소한 것으로 나타나면서 대량의 아시아 무역이 해상교통을 통해 이루어짐으로써 그 영향을 크게 받은 것으로 추정된다. 최근 세계경제 불안이 지속됨에 따라 기업의 구매 관련 담당자들이 항공운송을 감축하고 보다 느리지만 저렴한 운송수단을 선택하는 비율이 높아짐에 따라 항공화물 수요는 향후에도 악화될 것으로 보인다.

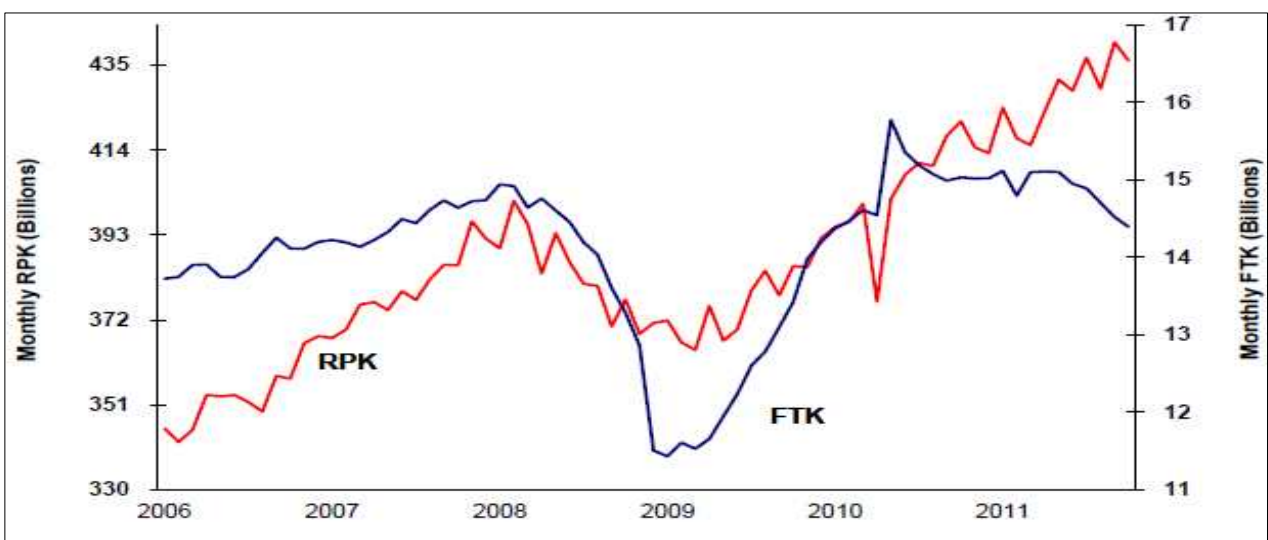
IATA는 현재 유럽발 금융 불안 불확실성 확대에 의한 항공화물의 침체 현상과 함께 항공여객의 추이 또한 주의 깊게 살펴보아야 할 필요성이 있다고 설명하였다.

글로벌 전체 여객수요는 10월 전년대비 3.6%로, 1~10월 전체 여객수요가 전년 대비 6% 성장한 것에 비해 성장세가 둔화되었다. 이는 전년 높은 실적에 따른 기저효과로 볼 수 있을 것이나, 전월(9월) 전체 여객수요가 전년대비 5.6% 증가, 1~9월 전체 여객수요가 전년대비 6.3% 증가한 것에 비해 둔화된 것이었다.

10월 국내여객은 2.0% 성장세를 보였으며, 국제여객은 이보다 높은 4.6%의 성장세를 보였다. 탑승률 부분은 국내여객은 전체평균인 78.5%보다 1.6%포인트 높은 80.1%를 기록한 반면 국제여객은 전체평균보다 0.9%포인트 낮은 77.6%를 기록하였다.

지역별로도 차이가 크게 나타났다.

유로존 위기에도 불구하고 유럽지역은 가장 강세를 보였지만, 전체 항공시장의 29.2%를 점유하는 유럽지역의 상황이 불안정한 경제상황을 지속하고 있는 점은 전체 항공여객수요의 추이가 매우 변동적일 수 있다는 점을 암시해주는 지표가 되었다. 북미지역은 공급력 조절로 인하여 탑승률이 가장 높게 나타났고, 아태 지역은 중국과 인도의 국내항공시장이 급격한 성장세를 보였음에도 불구하고 국제부문에서 약세를 보이며 비교적 낮은 성장세를 나타내었다.



〈그림 1〉 계절 조정된 항공여객, 항공화물 추이

〈표 1〉 기간별 국제, 국내 항공운송실적 비교

(단위 : %)

| 구분   | '11년 10월 vs '10년 10월 |      |      | '11년 1~10월 vs '10년 1~10월 |      |      | '11년 10월 vs '11년 9월 |      |      |
|------|----------------------|------|------|--------------------------|------|------|---------------------|------|------|
|      | 국제                   | 국내   | 전체   | 국제                       | 국내   | 전체   | 국제                  | 국내   | 전체   |
| RPK  | 4.6                  | 2.0  | 3.6  | 7.2                      | 4.1  | 6.0  | -0.6                | -1.2 | -1.0 |
| ASK  | 7.1                  | 2.4  | 5.3  | 8.5                      | 3.0  | 6.5  | 0.4                 | -0.2 | 0.2  |
| PLF  | 77.6                 | 80.1 | 78.5 | 77.8                     | 79.4 | 78.4 | -0.8                | -0.8 | -1.0 |
| FTK  | -4.8                 | -4.4 | -4.7 | -0.2                     | -2.5 | -0.5 | -0.6                | -1.6 | -0.9 |
| AFTK | 1.8                  | -0.7 | 1.3  | 5.7                      | -0.1 | 4.4  | -0.3                | -0.6 | -0.6 |
| FLF  | 51.4                 | 28.6 | 46.5 | 50.7                     | 28.1 | 45.8 | -0.2                | -0.3 | -0.1 |

※ RPK(유상여객킬로미터), ASK(유효좌석킬로미터), PLF(여객탑승률)  
 FTK(화물톤킬로미터), AFTK(유효화물톤킬로미터), FLF(화물탑재율)  
 9월 대비 비교 시 이용률은 % 차이를 의미함

## □ 여객

### ❖ 국제

전체 항공시장의 2/3을 점유하고 있는 국제여객수요는 전년대비 4.6% 증가, 전월(9월)대비 0.6% 감소한 것으로 나타났다. 이는 전월 전년대비 6.8% 성장에 비해 매우 낮아진 것으로 2010년 10월 국제여객수요가 매우 높았던 것에 대한 기저효과 영향으로 볼 수 있다. 향후 남은 2개월 동안 국제여객수요는 지난 2010년 11월과 12월 기존추세보다 2~3% 낮은 수준을 보였으므로, 현재의 추세와 같이 유지된다면 성장세가 다소 둔화될지라도 상승세를 유지할 것으로 보인다.

지역별 국제여객의 추이를 살펴보면 특이하게 북미지역만이 전년대비 마이너스 성장세를 보였다. 이는 미국 항공사들이 공급력을 감소함으로써 나타난 결과였다.

북미지역과 달리 유럽지역은 유로존 재정위기 영향에도 불구하고 공급력을 9% 정도 확대하는 등 국제여객시장의 공급력 및 운송수요 성장의 절반정도를 기여한

것으로 나타났다. 특히 북유럽 경제국들의 경제 호황은 비즈니스 수요를 창출시키면서 긍정적인 영향을 미친 것으로 나타났다.

#### ➔ 아프리카지역, 지역 중 가장 낮은 탑승률 기록

아프리카지역은 공급력과 여객수요가 전년대비 각각 5.9%, 4.2%로 증가, 공급력 대비 여객수요성장이 둔화되면서 탑승률이 전월대비 1.2%포인트 하락한 68.2%를 기록하며 지역 중 가장 낮게 나타났다.

#### ➔ 아태지역, 수출 감소영향을 받으며 여객성장세 둔화 지속

아태지역은 공급력과 여객수요가 전년대비 각각 7.5%, 3.8% 증가하면서 공급력 대비 여객성장 둔화현상이 더욱 확대된 것으로 나타났다. 탑승률 또한 75.2%로 전월대비 0.8%포인트 하락하며 산업평균인 77.6%에 못 미친 것으로 나타났다.

#### ➔ 북미지역, 지역 중 유일하게 마이너스 성장

북미지역은 공급력이 전년대비 1.0% 증가하며 전년도 수준을 유지하였음에도 불구하고 여객수요가 전년대비 1.9% 감소하며 지역 중 유일하게 마이너스 성장세를 기록하였다. 탑승률 또한 전월대비 1%포인트 감소하면서 80.1%를 기록, 유럽지역에 뒤이은 것으로 나타났다.

#### ➔ 유럽지역, 불안정한 경제상황에도 불구하고 지역 중 가장 높은 탑승률 기록

유럽지역은 유로존의 불안정한 경제상황에도 불구하고 전년대비 여객수요 6.4%, 공급력 8.1% 증가하며 여객호조현상을 나타내었다. 이는 북유럽 경제국들의 수출 강세로 인한 비즈니스 수요증가 영향으로 탑승률은 80.2%를 기록, 북미지역을 앞서 지역 중 가장 높은 실적을 기록하였다.

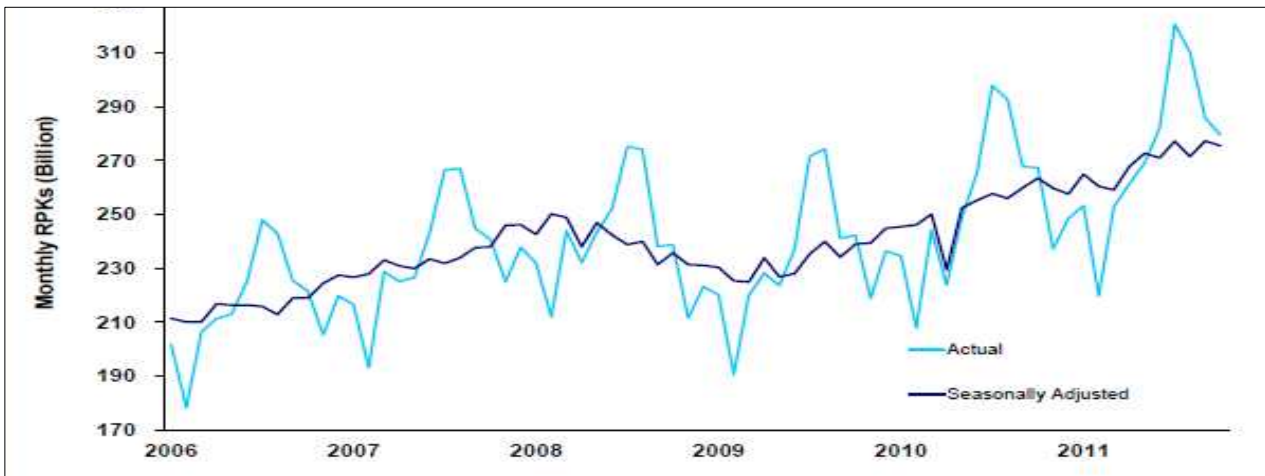
#### ➔ 남미지역, 지역 중 가장 높은 공급력 증대로 인한 탑승률 저하

남미지역은 공급력이 전년대비 10.4% 증가하며 지역 중 가장 높은 성장세를 나타내었으나 여객수요가 전월대비 1% 감소, 전년대비 6.7% 증가하며 공급력에

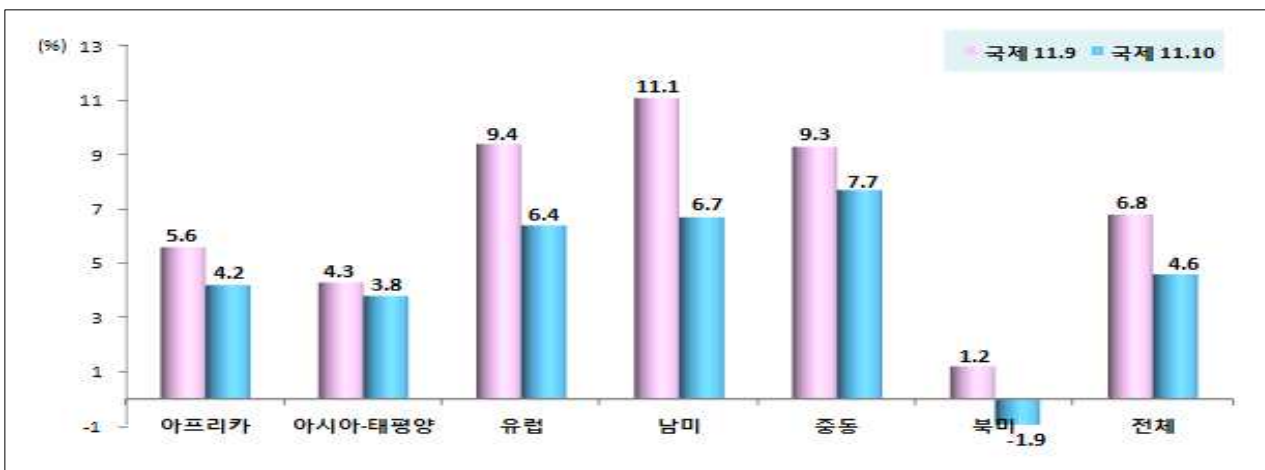
비해 상대적으로 성장이 더디게 나타났다. 탑승률은 전월대비 1%포인트 감소한 76.8%를 기록하였다.

➔ **중동지역, 전월대비 여객수요 감소로 인한 탑승률 저하**

중동지역은 전월 지역 중 유일하게 공급력보다 빠른 수요성장세를 보였으나 10월 전년대비 여객수요가 7.7%, 공급력이 9.5% 증가하면서 다시 수요성장세가 전월 대비 0.7% 감소하였다. 탑승률 또한 전월대비 1.1%포인트 감소한 74.8%를 기록하였다.



〈그림 3〉 국제 항공여객 추이



〈그림 4〉 지역별 국제 항공여객 성장률

## ❖ 국 내

국내여객시장은 10월 전월대비 1.2% 감소하면서 국제여객시장(전월대비 0.6% 감소)보다 감소세가 더욱 크게 나타났다. 그러나 9월 국내여객이 평균보다 큰 폭으로 증가하였던 점은 전체 추이를 고려할 때 noise로 볼 수 있고, 10월 전년대비 2.0% 성장한 점은 전반적으로 장기적인 추세와 유사한 것으로 나타났다. 하지만 이는 경제 침체기 직후 8% 성장세를 보인 것에 비해 성장세가 매우 둔화된 것이었다.

지역별 차이 또한 크게 나타났다.

미국 국내항공시장은 신흥시장에 비해 감소세를 보였으며 여전히 국내항공시장의 절반 정도를 점유하면서 전반적으로 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 미국 항공사들은 10월 국내항공시장의 공급력을 1.1% 감소하였고, 소비자신뢰지수의 약세는 소비심리에 영향을 미치면서 여객수요를 0.9% 감소시킨 것으로 나타났다. 탑승률은 공급력 조절로 인하여 83.6%를 기록, 지역 중 가장 높게 나타났다.

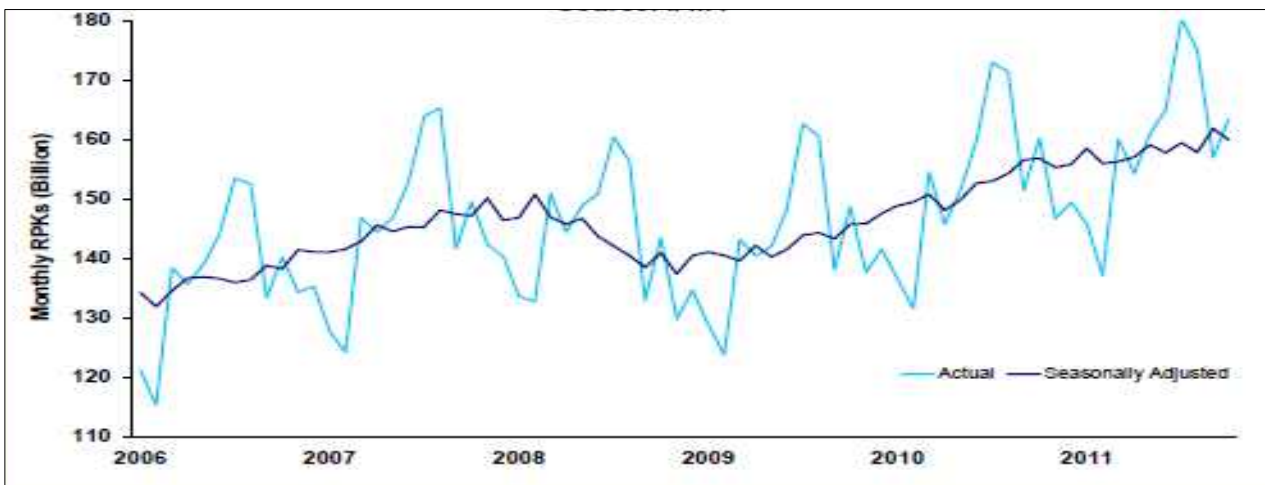
미국에 이어 두 번째로 큰 국내항공시장인 중국은 10월 전년대비 8.4% 증가, 전월대비 0.6% 감소하였으나 누계기준으로는 10% 이상 성장한 것으로 나타났다. 또한 중국은 탑승률부문이 매우 개선된 것으로 나타났는데 이는 과거 3년간 보였던 성장세 대비 약 8%포인트 증가하면서 나타난 것이었다. IATA는 이러한 성장세를 기반으로 중국이 7~8년 주기로 국내여객 시장의 규모가 두 배정도 성장할 것이라 전망하였다.

가장 빠른 속도로 성장하는 국내항공시장인 브라질과 인도는 10월에도 강한 성장세를 이어갔다. 브라질은 10월 전년대비 6.4% 증가, 전월대비 3.9% 감소하면서 최근 몇 개월간 성장세가 둔화되었고 탑승률 또한 66.9%로 지역 중 가장 낮게 나타났다. 누계기준으로는 15% 이상의 성장세를 지속하고 있는 것으로 나타났다.

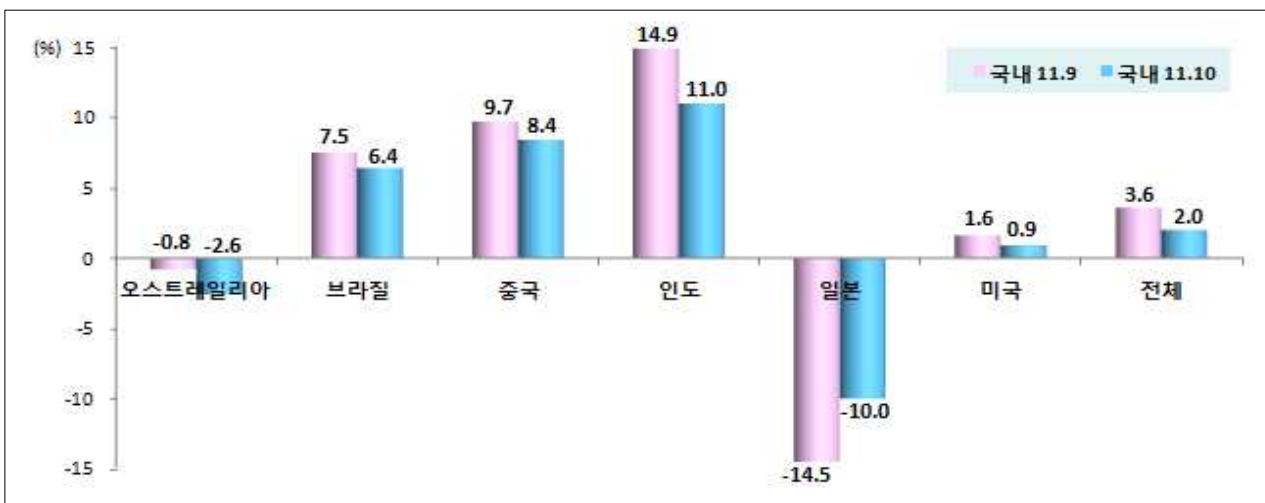
인도 또한 지역경제 현상을 반영하며 10월 전년대비 11% 증가하며 성장세가

둔화되었으나 10월 누계기준으로 17% 이상 증가하며 큰 폭의 성장세를 지속하고 있는 것으로 나타났다.

일본 국내항공시장은 10월 전년대비 여객수요가 10%감소, 공급력이 8.8% 감소하며 지난 3월 대지진 발생영향으로부터 회복되지 못한 것으로 나타났다. 지진 발생시점인 1/4분기 여객수요가 급격히 하락하였던 것에 비해 회복되었으나 10월 일본국내여객은 2월 대비 여전히 7% 낮은 수준에 머물렀다.



〈그림 5〉 국내 항공여객 추이



〈그림 6〉 국가별 국내 항공여객 성장률



## □ 화 물

### ❖ 전체(국제+국내)

지난 6월부터 시작된 항공화물의 급격한 감소세는 10월에도 지속되어 전년대비 4.7% 감소한 것으로 나타났다. 아래 <그림 7>전체 항공화물 추이 그래프를 살펴 보면 항공화물은 지난해 5월 대비 약 5%정도 감소하였고, 10월 감소세는 이와 유사하게 나타났다.

이런 항공화물의 침체현상은 과거 5개월간 경제 불안으로 인한 세계무역이 위축된 것의 영향으로 볼 수 있으나, 실제 무역량이 약 1% 못 미쳐 감소한 점은 항공화물의 침체가 무역 이외의 요인으로부터 영향 받고 있음을 시사해주었다. 부분적으로 대량의 아시아 무역이 해상교통을 이용한 점이 크게 영향을 미친 것으로 추정된다.

항공화물은 종종 경제상황 전망할 수 있는 선행지표 역할을 한다. 지난 2/4분기 비즈니스 신뢰지수가 하락하였음에도 불구하고 산업 생산량은 감소하지 않았고, 향후 경제 불안이 지속될 것으로 전망됨에 따라 관련 기업들은 항공화물의 비중을 감소하고 느리지만 운임이 저렴한 다른 교통수단으로 교체하고 있는 것으로 나타났다.

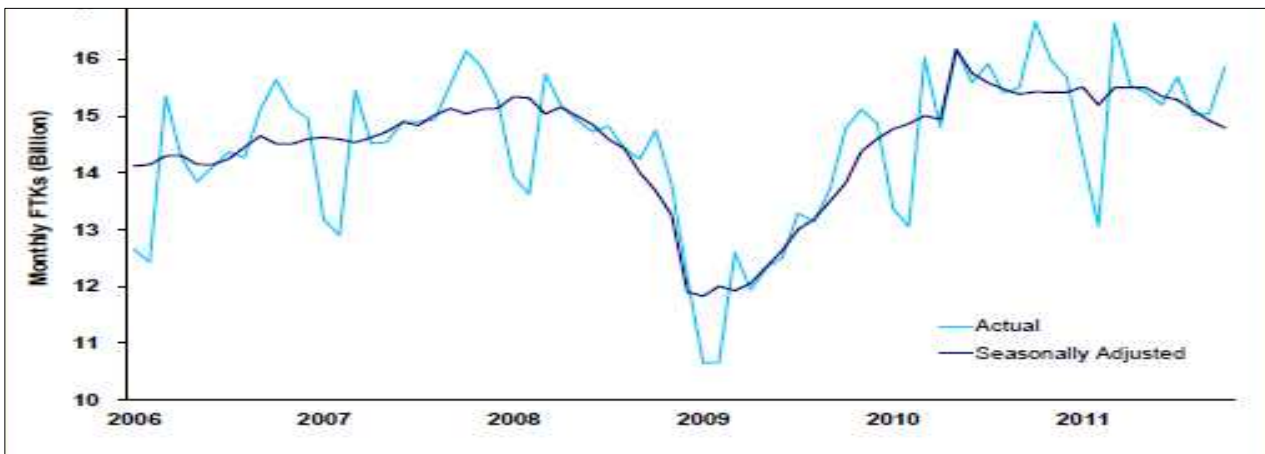
지역별로 나누어 살펴보면 마이너스성장을 보인 지역은 아시아태평양·유럽·북미지역이었고, 플러스성장을 보인 지역은 신흥시장인 남미와 중동지역, 아프리카 지역이었다. 항공화물 시장의 3대 시장인 아태지역(40.7% 점유), 북미지역(22.8% 점유), 유럽지역(22.1% 점유)이 모두 마이너스 성장을 보이면서 항공화물의 감소세가 더욱 확대된 것으로 나타났다.

아시아는 세계 제조업의 중심이자 항공화물 시장을 약 40% 점유하는 가장 큰 시장이다. 10월 아태지역 항공화물수요는 전체항공화물이 전년대비 7.7% 감소, 국제항공화물이 전년대비 8.2% 감소하면서 전체 항공화물시장의 침체를 이끈 것

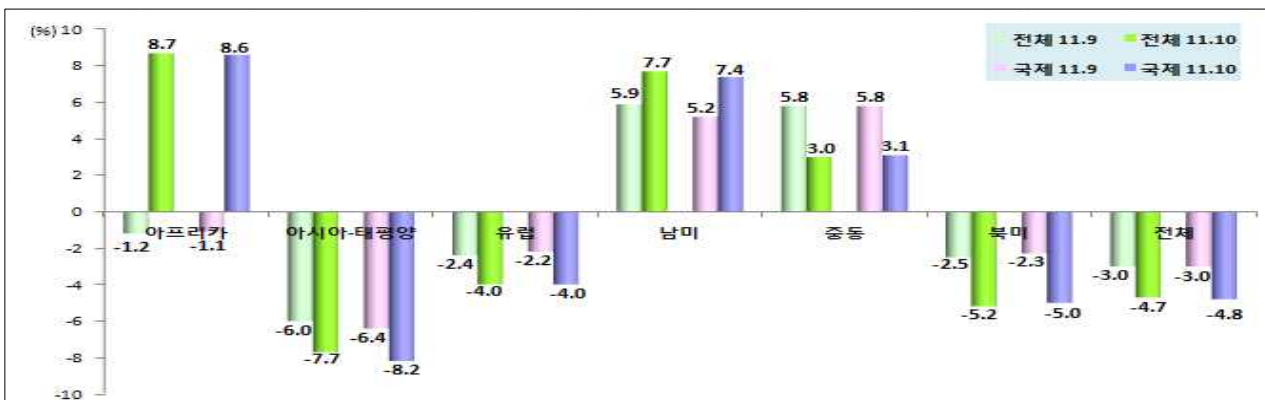
으로 나타났다.

2009년 이래 세계 제조업 구매 관리지수는 가장 낮은 수준을 나타내고 있음에도 불구하고 아태지역 산업생산량은 현재 증가추세를 보이고 있어(유럽지역은 생산량 감소추세), 향후 상대적으로 아태지역에서 항공을 대신하여 해상을 이용하는 비중이 더욱 커질 것으로 전망되고 있다.

항공사들은 수요 감소에 대한 대응책으로 화물기 운송을 감축하였음에도 불구하고 화물 탑재율은 2010년 절정기 대비 5%포인트 정도 지속적으로 낮게 나타났다. 현재 효율은 경기 침체기 이전 수준으로 떨어졌으며 항공화물 관련 업체들의 수익성은 매우 약화된 것으로 나타났다.



〈그림 7〉 전체 항공화물 추이



〈그림 8〉 지역별 전체/국제 항공화물 성장률

## 〈부록〉

## 전년대비 월별/누계 실적자료

(단위 : %)

| 구 분     | 2010년 10 vs 2011년 10월 |      |      |      |      |      | 2010년 1~10월 vs 2011년 1~10월 |       |      |      |      |      |
|---------|-----------------------|------|------|------|------|------|----------------------------|-------|------|------|------|------|
|         | RPK                   | ASK  | PLF  | FTK  | AFTK | FLF  | RPK                        | ASK   | PLF  | FTK  | AFTK | FLF  |
| 아 프 리 카 | 4.2                   | 5.9  | 68.2 | 8.6  | 8.2  | 27.8 | 2.6                        | 5.2   | 67.2 | -1.3 | 3.5  | 25.7 |
| 아시아태평양  | 3.8                   | 7.5  | 75.2 | -8.2 | -2.8 | 63.1 | 4.3                        | 6.5   | 76.4 | -4.5 | 0.9  | 62.4 |
| 유 럽     | 6.4                   | 8.1  | 80.2 | -4.0 | 3.1  | 49.8 | 9.9                        | 10.7  | 79.4 | 2.0  | 7.1  | 49.5 |
| 남 미     | 6.7                   | 10.4 | 76.8 | 7.4  | 2.5  | 42.9 | 10.5                       | 8.8   | 77.6 | 6.2  | 5.3  | 41.6 |
| 중 동     | 7.7                   | 9.5  | 74.8 | 3.1  | 13.5 | 44.6 | 8.5                        | 9.5   | 75.4 | 8.0  | 13.7 | 44.4 |
| 북 미     | -1.9                  | 1.0  | 80.1 | -5.0 | 0.9  | 42.0 | 4.6                        | 6.9   | 81.0 | 2.2  | 8.1  | 40.9 |
| 국 제     | 4.6                   | 7.1  | 77.6 | -4.8 | 1.8  | 51.4 | 7.2                        | 8.5   | 77.8 | -0.2 | 5.7  | 50.7 |
| 오스트레일리아 | -2.6                  | -5.3 | 84.1 |      |      |      | 2.7                        | 2.6   | 78.9 |      |      |      |
| 브 라 질   | 6.4                   | 11.4 | 66.9 |      |      |      | 15.1                       | 11.5  | 69.6 |      |      |      |
| 중 국     | 8.4                   | 8.8  | 83.1 |      |      |      | 10.1                       | 6.6   | 82.7 |      |      |      |
| 인 도     | 11.0                  | 16.6 | 73.8 |      |      |      | 17.1                       | 18.4  | 73.9 |      |      |      |
| 일 본     | -10.0                 | -8.8 | 68.8 |      |      |      | -16.6                      | -12.0 | 61.0 |      |      |      |
| 미 국     | -0.9                  | -1.1 | 83.6 |      |      |      | 1.7                        | 1.1   | 83.1 |      |      |      |
| 국 내     | 2.0                   | 2.4  | 80.1 | -4.4 | -0.7 | 28.6 | 4.1                        | 3.0   | 79.4 | -2.5 | -0.1 | 28.1 |
| 아 프 리 카 | 1.3                   | 3.5  | 68.6 | 8.7  | 7.5  | 27.3 | 0.8                        | 2.9   | 67.5 | -2.0 | 2.7  | 25.3 |
| 아시아태평양  | 4.4                   | 6.5  | 77.3 | -7.7 | -2.6 | 58.8 | 5.3                        | 5.7   | 77.1 | -4.3 | 0.5  | 57.9 |
| 유 럽     | 6.4                   | 7.8  | 79.4 | -4.0 | 3.0  | 48.8 | 9.3                        | 9.9   | 78.5 | 1.9  | 6.8  | 48.5 |
| 남 미     | 5.8                   | 10.2 | 73.4 | 7.7  | 2.5  | 42.3 | 11.9                       | 9.6   | 75.0 | 6.7  | 3.8  | 40.6 |
| 중 동     | 7.3                   | 8.9  | 74.7 | 3.0  | 13.0 | 43.8 | 8.0                        | 8.8   | 75.5 | 7.9  | 13.2 | 43.7 |
| 북 미     | -1.1                  | -0.3 | 82.3 | -5.2 | 0.2  | 34.7 | 2.6                        | 3.0   | 82.3 | 0.3  | 4.4  | 34.2 |
| 전 체     | 3.6                   | 5.3  | 78.5 | -4.7 | 1.3  | 46.5 | 6.0                        | 6.5   | 78.4 | -0.5 | 4.4  | 45.8 |

## 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, 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 유효화물탑재중량에 운항거리를 곱한 합계
- **FLF(Freigh Load Factor, 화물탑재율)**  
유효화물톤킬로미터에 대한 화물톤킬로미터의 비율