

항공운송 동향분석

2010년 12월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



2010년 12월 글로벌 항공운송분석

□ (총괄)

2010년 결산, 2009년 대비 국제여객 8.2% 증가, 국제화물 20.6% 증가

2010년 12월 2009년 동월대비 국제여객 4.9% 증가, 국제화물 6.7% 증가

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)는 12월 글로벌 항공운송분석을 통해 2010년 12월과 2010년도 실적을 발표하였다. 12월 국제여객은 2009년 동월대비 4.9% 증가하였고 국제화물은 6.7% 증가하여 여객보다 화물부문에서 증가세가 더욱 두드러졌다. 유럽과 북미지역 기상 악화의 영향으로 전체여객수요가 약 1% 정도 감소한 것으로 추정되며, 지난 11월 2009년 동월대비 8.2% 증가한 것에 비해 다소 낮은 성장률을 기록한 것으로 나타났다. 반면 항공화물은 11월(5.8% 증가)에 비해 0.9%p 높은 6.7%의 성장률을 보였다.

〈표 3〉의 계절 조정된 자료를 바탕으로 비교해보면 항공여객수요는 11월과 12월 사이 약 1% 정도 감소하였고, 이는 전적으로 유럽과 북미지역의 기상 악화로 인한 것으로 판단된다. 기상악화 문제가 없었더라면 12월 항공여객수요는 증가세를 유지하였을 것으로 보이지만 2010년 마지막 두 달은 여객증가추세가 분명히 둔화된 것으로 나타났다. 2010년 11월까지 여객증가추세는 연평균 성장률인 6% 보다 더욱 높게 나타났었다.

반면 항공화물은 12월 11월 대비 1.5% 증가하였고, 이는 북미지역의 성장으로 인한 것으로 나타났다. 북미지역은 지난 11월 10월 대비 -7.1% 감소하였으나 12월은 11월 대비 5.4% 증가함으로써 타 지역의 물동량 감소를 회복해주었다.

2010년 12월 여객수송량은 2009년 초보다 약 15%정도 높았으며, 2008년 초보다는 약 4% 정도 높은 수준이었다. 2010년 12월 항공화물은 최저수준에 비해 약 34% 높은 수준이었지만 경기침체 이후 재고축적으로 인하여 상승하였던 2010년 초 고점과 비교하였을 때 5% 정도 하락된 수준이었다. 하지만 경기침체 이전인 2008년 초보다 1% 정도 높은 수준이었다.

2010년 전반적으로 항공여객과 항공화물 모두 강한 회복세를 보였다. 여객은 8.2% 증가하였으며, 화물은 20.6% 증가하였다. 여객탑승률은 75.4%로 2009년 대비 2.7%p 개선되었고, 화물탑재율은 53.8%로 2009년 대비 5.2%p 개선되었다.

2011년 항공업계는 둔화된 경제성장세와 높은 연료비용 등으로 강한 성장세를 이어가지 못할 것으로 보인다. 그러나 기업 신뢰지수와 그 외 여행수요요인이 2010년 말부터 강화되기 시작하였고, 세계무역과 항공화물 수송량의 안정화는 확대추세를 이어갈 것으로 보인다.

〈표 1〉 2009년 12월 대비 2010년 12월 실적 증감률

(단위: %)

지역	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	11.7	10.4	71.2	-4.5	7.6	24.3
아시아-태평양	2.9	5.4	76.6	7.9	6.9	65.9
유럽	3.3	3.4	76.9	3.0	4.5	52.2
남미	-1.1	-2.8	77.3	3.8	-8.9	49.5
중동	14.1	13.3	76.8	14.7	14.1	45.8
북미	6.7	8.4	80.8	5.2	7.7	43.2
전체	4.9	5.8	77.2	6.7	6.7	53.8

*PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임

〈표 2〉 2009년 대비 2010년 실적 증감률

(단위: %)

지역	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	12.9	9.6	69.1	23.8	12.1	26.9
아시아-태평양	9.0	3.6	77.6	24.0	14.3	65.9
유럽	5.1	2.6	79.4	10.8	0.5	52.1
남미	8.2	2.9	76.7	29.1	12.6	44.3
중동	17.8	13.2	76.0	26.7	15.7	46.7
북미	7.4	3.9	82.2	21.8	6.1	43.4
전체	8.2	4.4	78.4	20.6	8.9	53.8

*PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임

〈표 3〉 2010년 11월 대비 2010년 12월 실적 증감률

(단위: %)

지역	RPK	ASK	PLF pt	FTK	AFTK	FLF pt
아프리카	1.2	-0.7	1.3	-4.1	-3.3	-0.2
아시아-태평양	-0.2	0.2	-0.3	1.9	-0.1	1.3
유럽	-1.9	-3.1	1.0	-1.3	-0.1	-0.6
남미	-0.6	-0.4	-0.2	-1.3	-1.4	0.0
중동	0.3	-0.1	0.3	2.0	-0.4	1.1
북미	0.0	0.0	0.0	5.4	1.5	1.6
전체	-0.7	-1.2	0.4	1.5	0.0	0.8

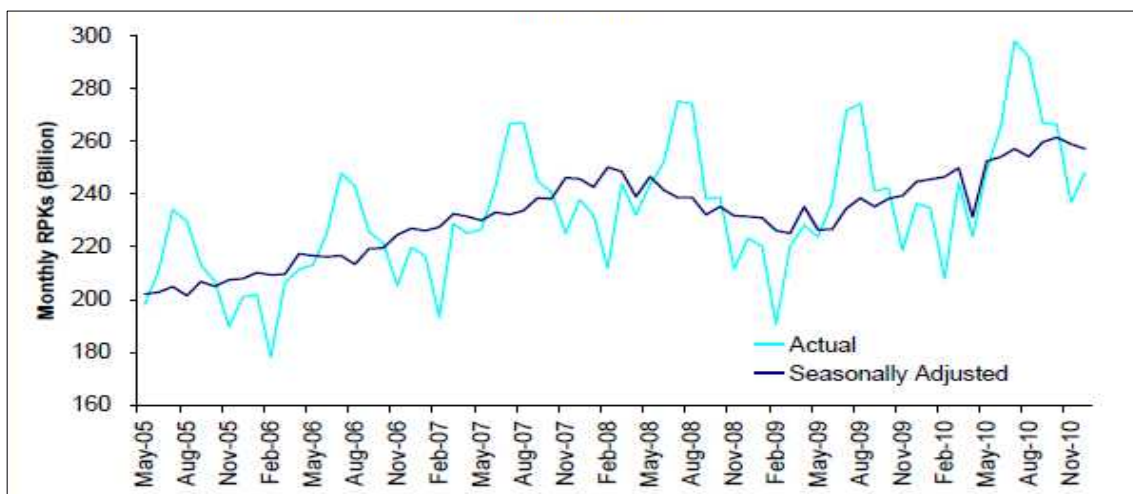
*자료는 모두 계절 조정된 수치임. PLF pt, FLF pt 를 제외한 모든 수치는 전월대비 % 변화율임

□ 국제여객 수송실적

2010년 12월 국제여객실적은 유상여객 킬로미터를 기준으로 2009년 대비 4.9% 증가하였다. 이것은 11월 국제여객이 2009년 대비 8.2% 증가한 것에 비해 매우 하락된 것으로 그 요인은 다음과 같다. 첫째, 유럽과 북미의 기상악화로 약 1%정도 실적이 줄어든 것으로 추정된다. 둘째, 2009년 11월 실적이 2008년 11월에 비해 2.1% 증가한 반면 2009년 12월은 2008년 12월 실적에 비해 4.5% 높아 나타난 기저효과로 볼 수 있다.

월별로 가장 큰 변동을 보인 지역은 아태지역으로, 이것은 과거 아태지역의 실적추이와 함께 살펴보아야할 필요성이 있다. 2009년 12월 여객수송량은 2008년 12월 대비 약 8% 높은 수준이었고, 2009년 11월은 2008년 11월 대비 5.1% 증가하였다. 2008년을 기준시점으로 사용하였을 때 2010년 12월 아태지역은 지속적인 증가세를 보인 것으로 볼 수 있다.

2010년 전체 여객수송량은 8.2% 증가하였고, 계절 조정된 2010년 4/4분기 수송량은 2009년 대비 7.4% 증가하였다.



〈그림 1〉 계절 조정된 국제여객수송량 추이

지역별로 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

➔ 북미지역, 세계에서 가장 높은 탑승률

2010년 여객수요는 2009년 대비 7.4% 증가, 공급력은 2009년 대비 3.9% 증가하였다. 2010년 여객탑승률은 82.2%로 2009년 79.6%에 비해 2.6%p 상승하여 지역 중 가장 높은 탑승률을 기록하였다. 2010년 12월 여객수요 및 화물수요는 2009년 동월대비 각각 6.7%, 5.2% 증가하였다.

➔ 유럽지역, 기상악화 등으로 11월 대비 가장 큰 감소폭을 보이며 낮게 성장

2010년 여객수요는 2009년 대비 5.1% 증가, 공급력은 2009년 대비 2.6% 증가하였다. 2010년 여객수요가 공급력에 비해 두 배 정도 높게 증가한 점은 2010년 유럽지역 여객탑승률이 79.4%를 달성, 전체 평균보다 높은 수준을 기록하게 해주었다. 그러나 경제 불확실성과 채무위기가 지속됨에 따라 유럽지역 항공사들은 수익 개선 한계에 부딪히고 있다. 2010년 12월 여객수요는 기상악화로 인하여 11월 7.8% 증가한 것에 비해 3.3% 증가하여 그 수요가 매우 둔화되었다.

➔ 아시아-태평양지역, 중국과 인도를 중심으로 지속적인 회복세를 보일 것으로 기대

2010년 여객수요가 2009년 대비 9% 증가, 2010년 12월 여객수요는 2009년 동월대비 2.9% 증가함으로써 다소 둔화되었으나 2008년 동월대비 11% 높은 수준이었다. 향후 중국과 인도의 경제가 아태지역의 경기회복을 지속적으로 이끌어갈 것으로 보인다.

➔ 중동지역, 항공기 운항증대 힘입어 강한 성장세를 보여

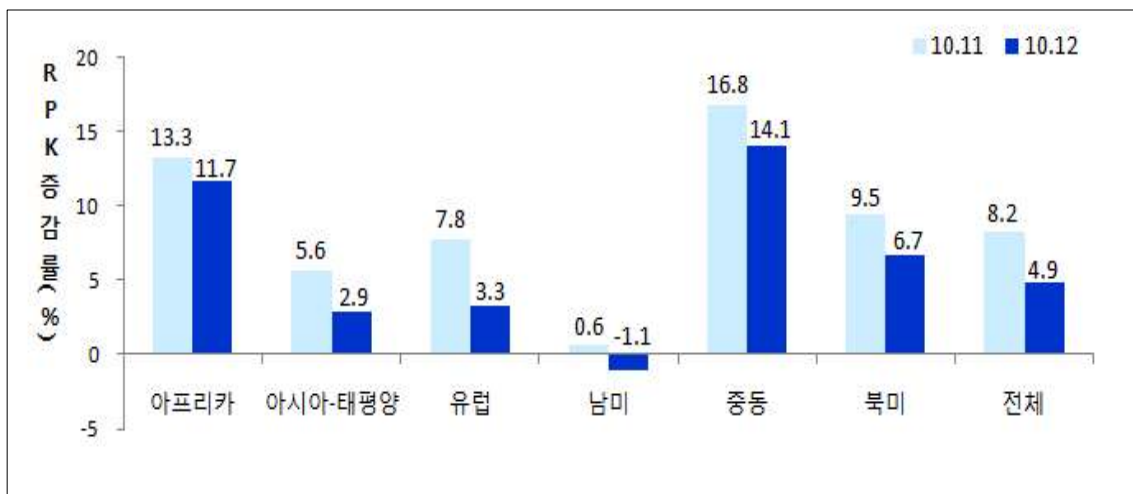
중동지역 항공사들은 항공기 운항 증대에 힘입어 2010년 공급력이 2009년 대비 13.2% 증가하였고, 여객수요는 17.8% 증가함으로써 강한 성장세를 보였다. 여객탑승률은 76%로 2009년 대비 3%p 증가하였다. 2010년 12월 여객수요 또한 2009년 동월대비 14.1% 증가하였고, 2008년 동월대비 35% 높은 수준이었다. 2010년 중동지역의 수송량은 2008년보다 약 31% 정도 높은 수준으로 나타났다.

➔ 남미지역, 세계에서 유일하게 마이너스 성장률을 보여

2010년 12월 -1.1% 하락하여 유일하게 2009년 동월대비 감소한 지역임에도 불구하고 2010년 전체 여객수요는 8.2% 증가한 것으로 나타났다. 12월 실적은 멕시코 항공사 파산 영향이 지속적으로 반영된 것으로 볼 수 있다.

➔ 아프리카지역, 세계에서 가장 낮은 여객탑승률에도 불구하고 약 13% 성장

아프리카지역은 여객탑승률이 69.1%로 산업평균에 못 미침에도 불구하고 2010년 약 12.9% 증가하면서 가파른 회복세를 보였다.



〈그림 2〉 '10년 11월 대비 12월 지역별 여객 증감률

□ 국제화물 수송실적

2010년 국제화물의 성장률은 지난 5월 35.2%까지 치솟다가 11월 5.8%로 하락하는 등 다양한 변화추이를 보였었다. 2010년 12월 국제화물은 2009년 동월대비 6.7% 증가하였고, 2008년 동월대비 1/3 정도 많은 수준이었다. 2010년 11월은 2008년 동월대비 약 17%정도 높은 수준인 점은 지난 11월이 국제화물 추이에서 벗어난 특이점이었음을 시사해준다. 전반적으로 2010년에 국제화물은 약 5~6%의

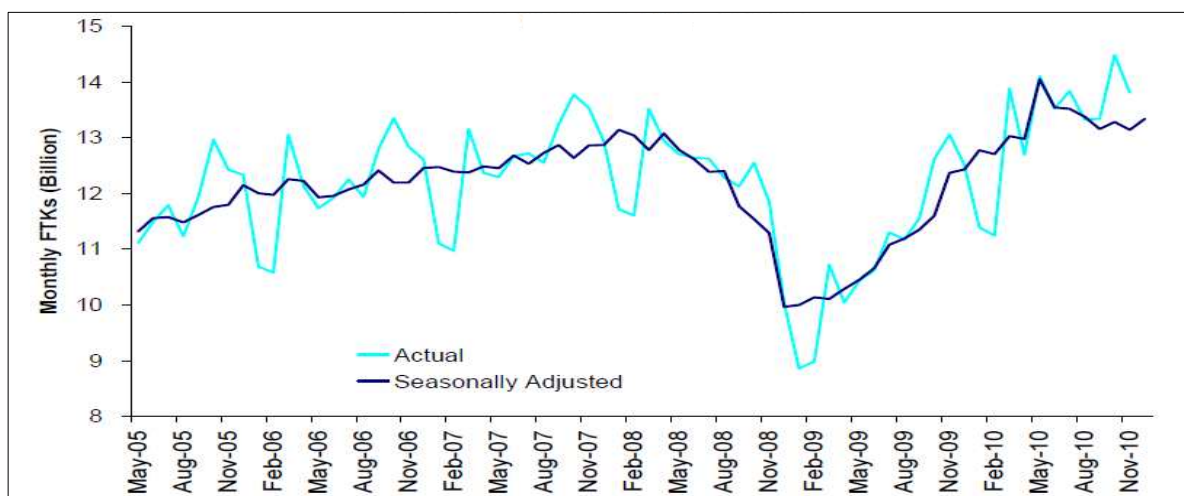
성장률을 유지함으로써 정상적인 성장률 추세로 회복한 것으로 나타났다.

2010년 화물성장률은 지역 간 차이가 두드러졌다.

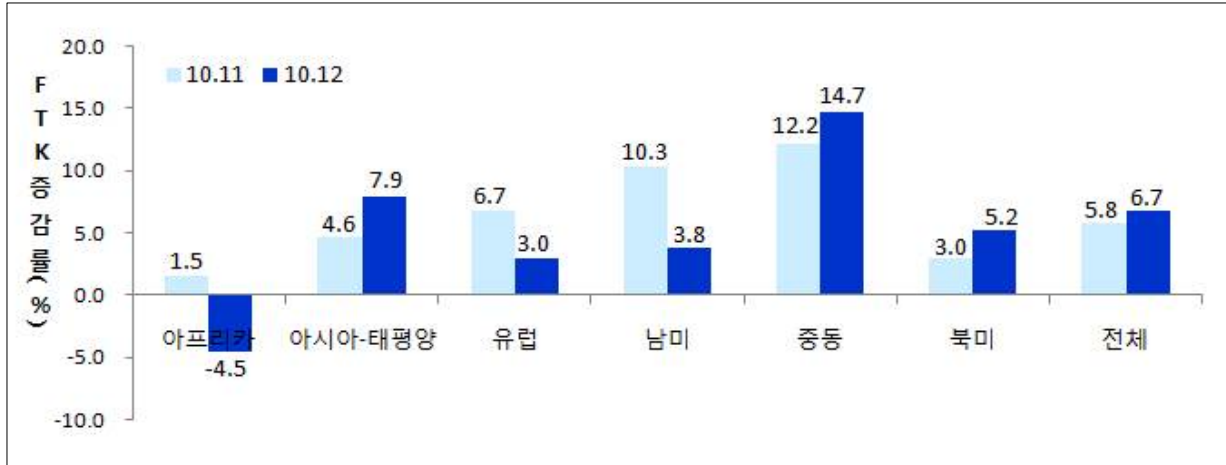
남미지역은 2010년 29.1% 성장함으로써 지역 중 가장 높은 성장률을 보였고, 그 뒤를 이어 중동지역이 26.7% 성장한 것으로 나타났다. 아태지역은 24% 성장하였고, 아프리카와 북미지역은 각각 23.8%, 21.8% 성장하였다. 유럽지역은 10.8%의 성장률을 유지하여 예외적으로 약세를 보인 지역으로 나타났다.

하지만 데이터 비교 시 우리는 각 지역의 규모 및 수요를 고려하여 살펴볼 필요가 있다. 특히 아태지역의 경우 화물수요가 중동지역의 수요에 비해 4.2배 정도 되며, 12월 아태지역 화물 수요는 전체수요의 약 45%를 차지하고 중동지역 화물 수요는 전체수요의 약 10%를 차지하는 것으로 나타났다.

또한 2010년 화물성장률은 전체적으로 5.8%(11월)~35.2%(5월) 사이에서 매우 변동적이었다. 중동지역은 12.2%(11월)~38.7%(5월), 아태지역은 4.6%(11월)~39.9%(5월), 남미지역은 3.8%(12월)~63%(4월) 등 상대적으로 매우 높은 성장률을 보인 상반기에 비해 하반기에는 그 성장세가 둔화된 것으로 나타났다.



〈그림 3〉 계절 조정된 국제화물수송량 추이



〈그림 4〉 ' 10년 11월 대비 12월 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, 화물탑재율):
유효화물톤킬로미터에 대한 화물톤킬로미터의 비율