

항공운송 동향분석

2010년 11월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



2010년 11월 글로벌 항공운송분석

□ (총괄) 국제여객 전년대비 8.2% 증가, 항공화물 5.4% 증가 지속적인 성장세 둔화현상

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 11월 글로벌 항공운송분석에 의하면 국제여객이 2009년 대비 8.2% 증가, 국제화물이 5.4% 증가한 것으로 나타났다. 이것은 지난 10월 국제여객이 10%, 화물이 14.5% 증가한 것에 비해 매우 둔화된 것이었지만 비교시점의 실적 수준 차이에 따라 나타난 것으로 지난 12개월 동안 실적이 매우 급격히 상승한 영향을 받은 것이었다. 그러나 계절 조정된 자료를 바탕으로 비교해보면 11월 실적은 10월 대비 여객이 -0.8% 감소, 화물이 -1.1% 감소한 것으로 나타났다.

하지만 이러한 성장세의 둔화현상은 부정적인 추세로만 볼 수 없다. 2010년 3/4분기까지 항공여객수요는 연평균 10% 가까이 성장하였고, 이것은 경기침체 이전 급격한 성장세와 비슷한 추이였다. 현재 국제여객수요는 경기침체이전인 2008년 초보다 4% 높은 수준이고, 향후에도 이러한 성장세가 지속될 것으로 보인다.

항공화물은 2010년 5월 최고점을 기록한 후 경기침체이전과 유사한 수준으로 떨어졌다. 2010년 항공화물은 상반기 이례적으로 수송량이 증가하였고, 하반기 들어 재고처리로 인한 화물수요가 점점 둔화됨에 따라 평균 성장률은 5~6%를 나타내었다. 아프리카, 중동과 같은 신흥경제국은 상대적으로 성숙기 시장에 비해 수요가 증가하였다.

11월 국제여객시장은 공급과 수요가 매우 잘 조절되었고, 유효좌석 킬로미터는 2009년 11월 대비 7.8% 증가하였다. 하지만 2010년 수송량이 평균 7.2% 증가한 것과 비교하였을 때 약간 높은 것이었고, 그 결과 여객탑승률은 78~79% 수준을 유지하였다. 화물의 경우 공급력이 수송 성장률에 비해 더욱 많이 증가하였고 그 결과 화물탑재율은 상대적으로 낮은 수준을 유지하였다.

〈표 1〉 2009년 11월 대비 2010년 11월 실적 증감률

(단위 : %)

지역	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	16.4	13.5	68.3	9.4	10.6	29.7
아시아-태평양	5.8	5.9	75.6	4.1	5.6	65.9
유럽	7.3	7.1	75.7	6.6	7.8	54.4
남미	0.0	-2.6	77.5	10.3	-2.6	50.4
중동	16.7	15.8	74.3	12.4	17.7	47.2
북미	9.5	9.5	78.1	1.5	6.2	44.8
전체	8.2	7.8	75.6	5.4	7.5	55.2

*PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임

〈표 2〉 2009년 1~11월 대비 2010년 1~11월 실적 증감률

(단위 : %)

지역	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	13.3	9.6	69.1	28.5	11.8	27.6
아시아-태평양	9.7	3.4	77.8	25.6	15.0	65.8
유럽	5.2	2.5	79.6	11.6	0.2	52.1
남미	9.0	3.5	76.6	32.3	15.0	43.8
중동	18.3	13.3	75.9	27.7	15.9	46.7
북미	7.4	3.5	82.4	23.3	5.8	43.4
전체	8.5	4.3	78.5	21.9	9.1	53.8

*PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임

〈표 3〉 2010년 10월 대비 2010년 11월 실적 증감률

(단위 : %)

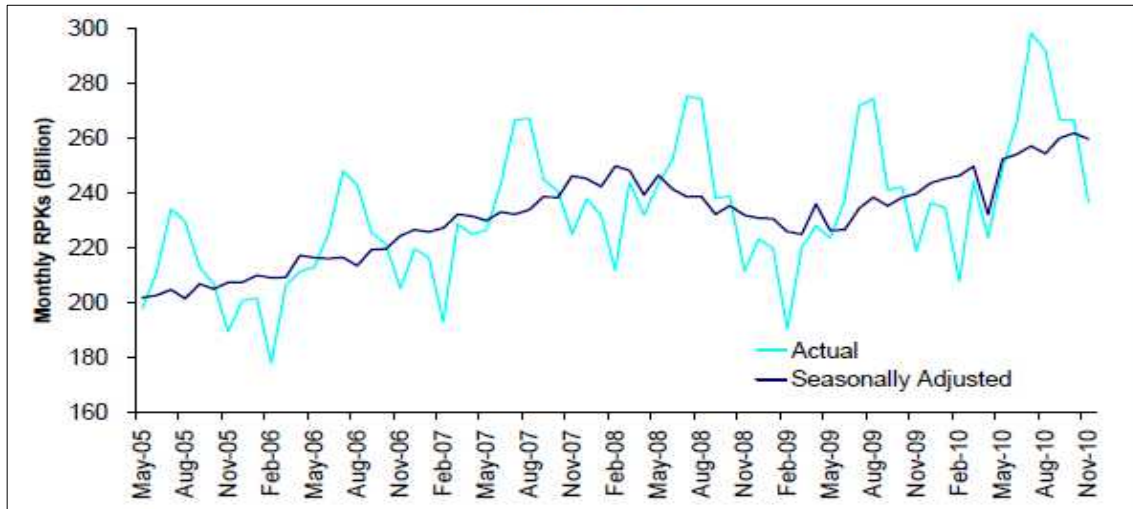
지역	RPK	ASK	PLF pt	FTK	AFTK	FLF pt
아프리카	2.8	3.3	-0.3	2.6	3.8	-0.3
아시아-태평양	-0.2	1.6	-1.4	0.4	-2.1	1.7
유럽	-1.7	0.0	-1.4	-0.4	0.7	-0.5
남미	-2.1	-1.6	-0.5	5.5	-0.6	2.6
중동	1.2	2.4	-0.9	-2.6	1.3	-1.8
북미	-1.6	-0.6	-0.9	-7.1	-4.4	-1.1
전체	-0.8	0.7	-1.2	-1.1	-1.3	0.1

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

□ 국제여객수송실적

2010년 11월 국제여객실적은 유상여객 킬로미터를 기준으로 2009년 대비 8.2% 증가하였다. 이것은 10월 국제여객이 전년대비 10% 증가한 것에 비해 1.8%p 낮은 수치이지만 이러한 성장세 둔화현상은 2009년 11월 실적 대폭 증가로 인한 기저 효과로 볼 수 있다. 계절 조정된 자료를 기준으로 11월 실적은 10월 실적에 비해 0.8% 낮은 수준이었고, 경기침체 이전 수준에 비해 4%정도 높은 수준이었다. 2010년 연평균 성장률은 6%로 2010년 초 연평균 성장률이 10%대인 것에 비해 낮은 수준이지만 국제여객 장기적 성장 추세와 일치한다.

2010년은 전 지역에서 성장률의 패턴 변동이 명백하게 드러났다. 그 원인은 항공사들의 회복 속도 및 시기가 지역마다 차이가 있고, 그 차이를 총체적으로 분석하기 모호한 부분이 많이 산재해있기 때문이다. 하지만 기본적으로 여객 수송성장률을 유발하는 기본적 요인은 회복 성장세가 다소 둔화되었음에도 불구하고 항공 수요가 더욱 확대될 것을 지지하고 있다.



〈그림 1〉 계절 조정된 국제여객수송량 추이

지역별로 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

➔ 북미지역, 세계에서 가장 높은 탑승률

10월 12.4% 증가대비 11월은 9.5% 증가하여 여객수요성장률이 다소 둔화되었고, 경기침체 이전과 비슷한 수준이었다. 공급력은 9.5% 증가하였고, 탑승률은 78.1%를 기록하여 지역 중 가장 높은 탑승률을 기록하였다.

➔ 유럽지역, 기상악화 등으로 실적하락

2010년 3/4분기까지 연평균 9%의 성장률을 보였으나, 11월 7.3% 성장률을 기록, 전반적으로 경기침체 이전 수준보다 약간 앞서나갔다. 11월 실적하락 원인은 기상악화와 산업침체로 꼽을 수 있으며, 특히 12월 혹한 등의 기상악화 문제로 인한 공항폐쇄가 지속적으로 발생됨에 따라 유럽지역의 실적 하락은 12월에도 불가피한 것으로 보인다.

➔ 아시아-태평양지역, 경기침체 이전 수준으로 아직 회복하지 못해

2009년 하반기부터 높은 성장률을 보인 아태지역은 2010년 4~5%의 연평균 성장률을 보였으며, 이는 북미지역 성장률에 비해 1/2 수준이다. 11월은 10월 7.3% 성장한 것보다 낮은 5.8% 성장세를 기록하였고, 강한 경제 성장률과 견실한 재무상태를 기반으로 한 지역적 특성에도 불구하고 2008년 초보다 2% 낮은 수준에 머물렀다. 공급력은 5.9% 증가하였고, 탑승률은 75.6%를 기록하였다.

➔ 중동지역, 세계에서 가장 높은 좌석공급증가율

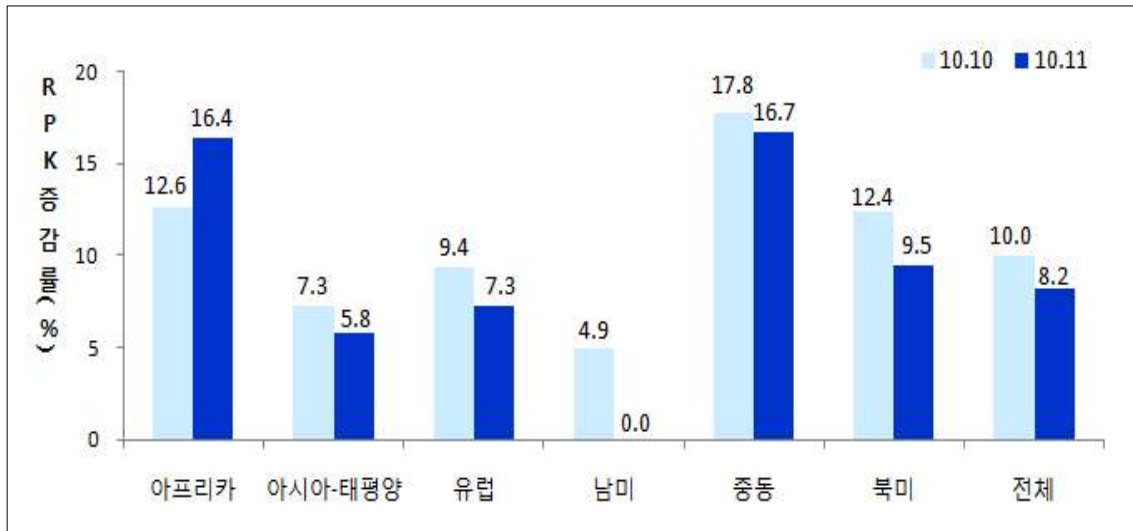
10월 17.8% 증가대비 11월 16.7% 증가하여 전월대비 성장률이 소폭 하락(-1.1%p)하였으나, 이는 2008년 경제 침체이전의 절정시점보다 16% 이상 높은 수준이었고 중동지역이 경기침체기와 회복기 사이 시장점유율이 매우 상승한 점을 시사해주었다. 탑승률은 74.3%로 글로벌 평균치인 75.6%보다 낮은 수준이었다.

➔ 남미지역, 세계에서 가장 낮은 성장률

10월 2009년 대비 4.9% 성장률을 보인 것에 비해 11월은 0% 성장률을 보여 큰 하락세를 보였다. 그러나 이것은 대형 항공사 멕시코항공의 파산으로 인한 영향이 지속적으로 미친 것이었고, 이 요인을 조정하면 남미지역의 연평균 성장률은 두 자릿수의 성장률을 보일 것으로 추정된다.

➔ 아프리카지역, 연평균 12% 성장률로 높은 성장세를 보일 것으로 전망

아프리카지역 항공사들은 11월 2009년 대비 16.4% 증가하여 유일하게 10월 대비(12.6%) 높은 성장률을 보인 지역으로 꼽혔고, 경기침체 이전의 절정수준과 비교하였을 때에도 11% 정도 높은 것으로 나타났다. 상품위주의 강한 경제회복은 연평균 성장률을 12%까지 상승시켰으며, 4/4분기에 더욱 상승할 것으로 보인다.

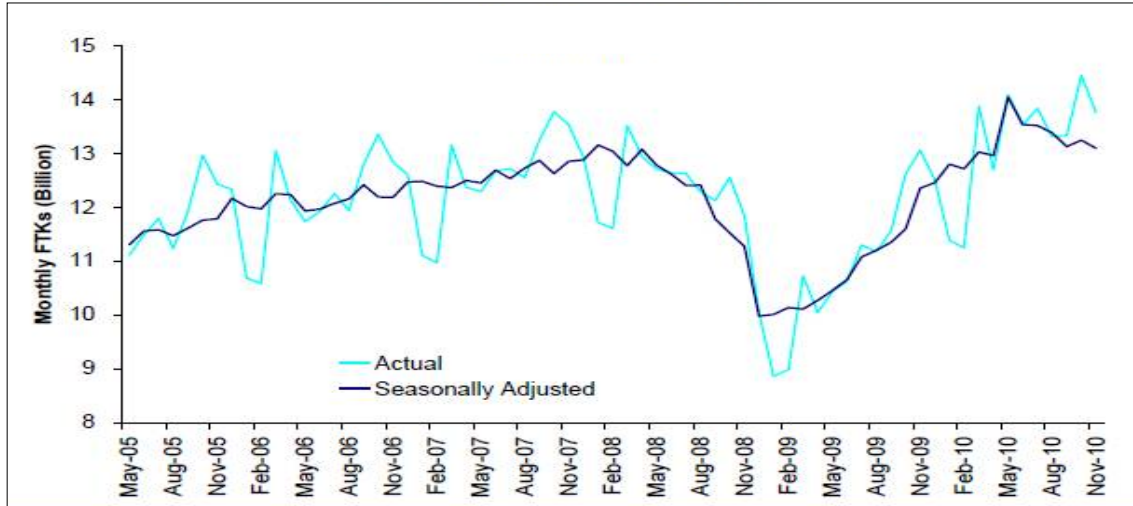


〈그림 2〉 2010년 10월 대비 11월 지역별 여객 증감률

□ 국제화물수송실적

항공화물 회복세는 2010년 5월에 절정을 보이다 점점 둔화되어 11월은 2009년 대비 5.4% 증가하였고, 이는 지난 5월과 비교하였을 때 7% 정도 낮고 2008년 초와 비슷한 수준이었다. 그러나 이러한 성장률 둔화현상은 2009년 11월 항공화물이 6.5%로 높게 성장함으로써 나타난 기저효과로, 10월 대비 11월 급격한 감소는 불가피한 결과로 볼 수 있다.

세계무역과 산업생산의 최신 데이터는 선진 경제국에서는 다소 성장률이 둔화될 것임을 제시해주었으나, 신흥경제국의 경우 초기 회복 단계보다는 낮은 수준이지만 여전히 강한 수요 성장률을 보일 것으로 전망되고 있다.



〈그림 3〉 계절 조정된 국제화물수송량 추이

지역별로 살펴보면, 아프리카지역을 제외하고 전 지역에서 10월 대비 성장률이 급격하게 감소한 것을 볼 수 있으며 자세한 사항은 아래와 같다.

➔ 유럽지역, 세계경제위기 이전보다 12% 감소

10월 12.1% 증가대비 11월 6.6% 증가하였고, 경기침체 이전인 2008년 초보다 12% 낮은 수준이었다.

➔ 북미지역, 세계경제위기 이전보다 7% 감소

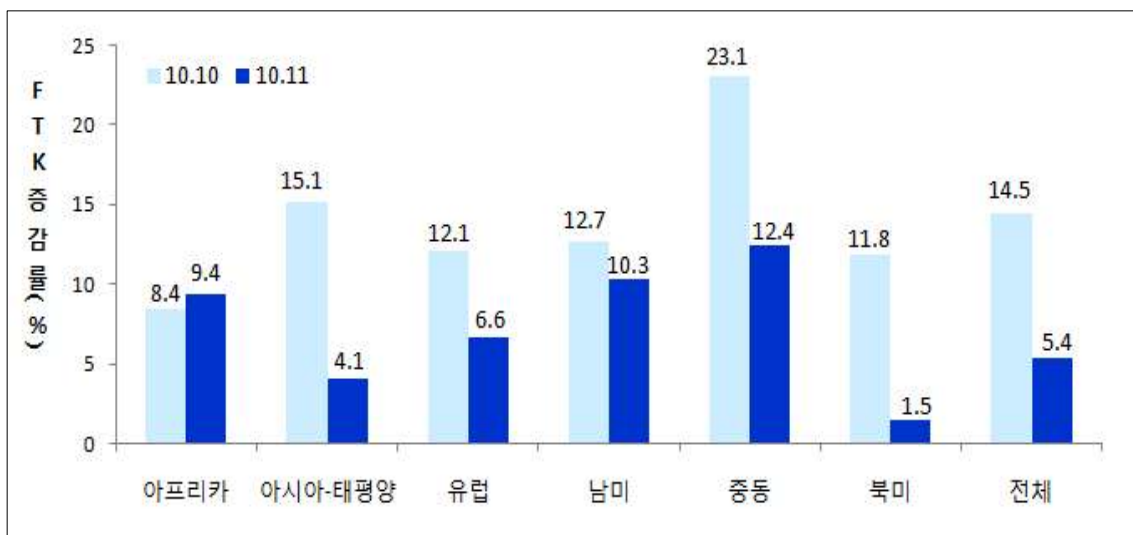
10월 11.8% 증가대비 11월 1.5% 성장률을 보였고 이는 2008년 초보다 7% 낮은 수준이었다.

➔ 아시아-태평양지역, 세계경제위기 이전과 유사한 실적 달성

10월 15.1% 증가대비 11월 4.1% 증가하였고, 이는 2008년 초와 비슷한 수준이었다.

➤ 중동지역, 세계경제위기 이전보다 14% 이상 성장

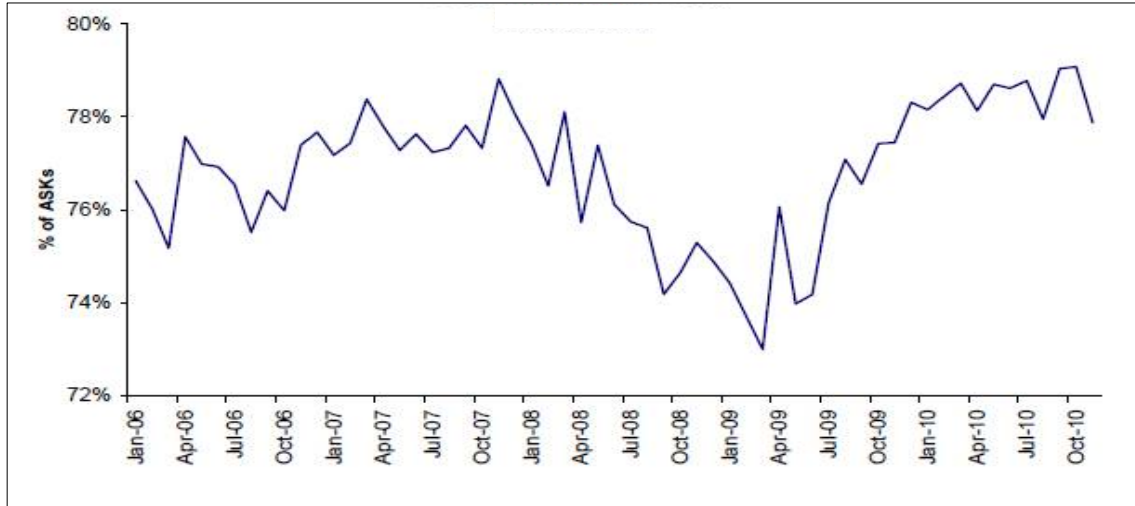
중동지역은 허브공항들을 중심으로 지속적으로 성장하여 11월 2009년 동월대비 12.4% 증가하였다. 이 지역의 항공사들은 2008년 초보다 14% 이상 많은 화물수요를 처리한 것으로 나타났다.



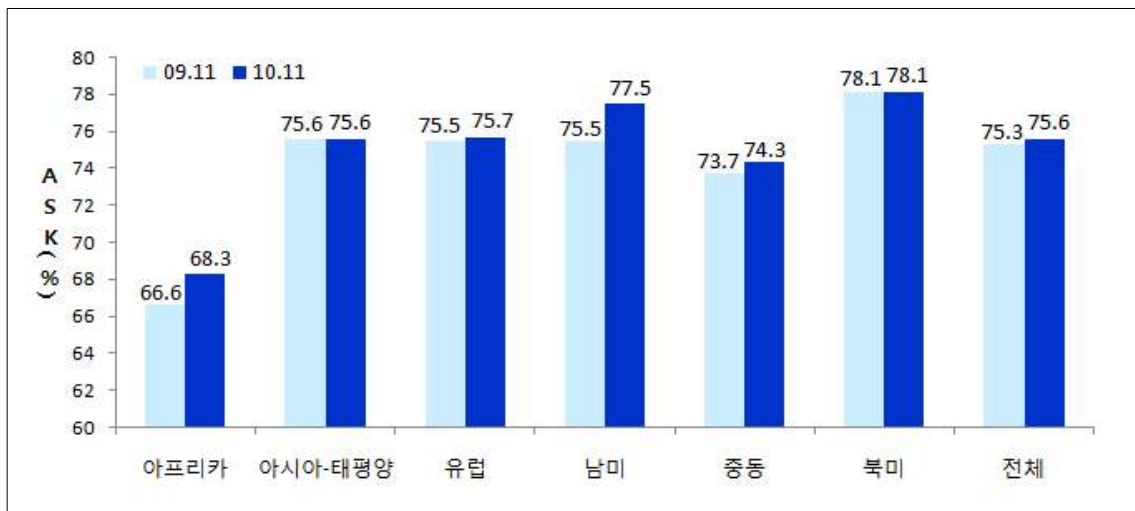
〈그림 4〉 2010년 10월 대비 11월 지역별 화물 증감률

□ 탑승률 안정적 수준 유지

2010년 11월까지 탑승률은 78~79% 범주 내에 머물렀다. 산업수준에서 공급력은 수요증가율과 매우 유사하였고, 상대적으로 안정적인 탑승률을 보인 것이었다. 11월 까지 연평균 RPK 성장률은 7.2%이었고, 좌석 공급력 성장률은 7.8%로 공급-수요가 매우 잘 조절된 것을 시사해준다. 유럽지역은 공급력과 수요증가가 유사하게 나타났고, 아태지역의 경우 공급성장률이 수요성장률보다 2%p 크게 나타났다. 반면에 중동지역은 아태지역과 반대로 수요성장률이 공급력을 약 1%p 높게 나타났다. 2011년 1,400 이상의 정기편 운항계획으로 인한 추가적인 좌석공급은 공급 과잉 시 탑승률과 실적에 미치는 영향을 고려하여 매우 신중하게 조절되어야 할 것으로 보인다.



〈그림 5〉 계절 조정된 국제여객탑승률 추이



〈그림 6〉 2009년 11월 대비 2010년 11월 지역별 탑승률

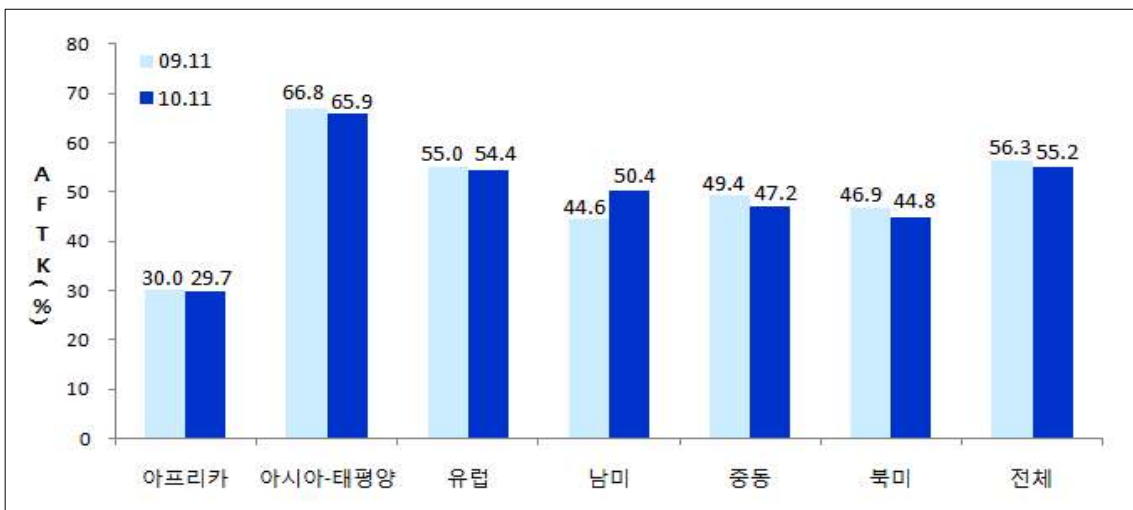
□ 탑재율 지속적 하락세 유지

2010년 화물시장은 여객시장과 상반되게 공급력이 수요증가에 비해 빠르게 증가함으로써 탑재율이 다소 하락하는 추세를 보였다. 2010년 3/4분기까지의 공급력은 수요성장률보다 약 2배정도 높은 공급력을 보인 북미지역에 영향을 받았고,

이것은 명백히 탑재율에도 영향을 미친 것으로 나타났다. 하지만 아직 공급력이 글로벌 경기침체 이전보다 5~10% 낮은 수준인 점을 고려하면 현재 탑재율은 과거 거비교 시 높게 나타난 것으로 볼 수 있다.



〈그림 7〉 계절 조정된 국제화물 탑재율 추이



〈그림 8〉 2009년 11월 대비 2010년 11월 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