

항공운송 동향분석

# 2011년 5월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



## 2011년 5월 글로벌 항공운송분석

- ❖ 5월 국제여객 전년대비 8.0% 증가, 국내여객 전년대비 4.8% 증가하며 항공 운송수요의 소프트패치현상 회복. 항공화물은 전년대비 -4.0% 감소하였으나 올 초보다 2% 높은 수준으로 성장하며 상승세로 전환

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2011년 5월 글로벌 항공운송분석에 의하면 최근 3개월간 보였던 항공운송수요의 소프트 패치 현상은 5월 다시 성장세가 확대됨으로써 회복된 것으로 나타났다. 2011년 5월 국제여객은 전년대비 8.0% 증가, 국내여객은 전년대비 4.8% 증가하며 전체 여객이 전년대비 6.8% 증가하였고, 이는 올해 초보다 4% 정도 높은 수준이었다. 이와 상반되게 화물은 전년대비 -4.0% 감소하였는데, 비교시점인 지난 2010년 5월이 재고주기로 인한 운송량 증가로 경기침체이후 역대 최고치를 기록하였던 점과 최근 화물수요가 올 초보다 2% 높은 수준으로 성장한 점을 감안하면 상승세로 전환하였다고 볼 수 있다.

〈그림 1〉은 계절 조정 자료를 근거로 한 항공여객과 화물 수요 추이그래프로, 2/4분기동안 항공운송수요는 지속적으로 성장될 것으로 보이나 2010년 4/4분기 이후 여객수요 성장세가 둔화된 점을 명백히 확인할 수 있다. 경기침체이후 연평균 8% 성장하였던 여객수요는 지난 4/4분기 이후 수요가 불규칙하게 변동함에 따라 연평균 4%대의 성장세를 보이고 있고, 화물수요도 여객수요와 마찬가지로 2011년 이후 연평균 4%대의 성장세를 유지하고 있는 것으로 나타났다.

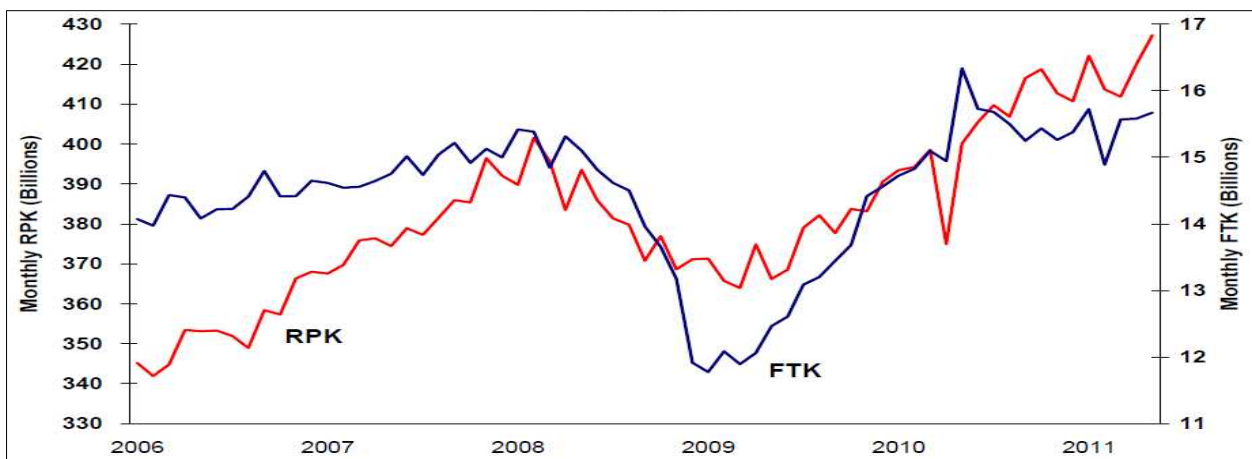
구체적으로 국내항공여객시장과 국제항공여객시장을 비교하여 살펴보면 국내항공여객시장도 5월 성장세를 보였지만 국제항공여객시장이 국내항공여객시장보다 더욱 강세를 보인 것으로 나타났다. 특히 국내항공여객시장에서 미국의 경우 불안정한 경제 우려에도 불구하고 전년대비 4% 증가하며 상대적으로 좋은 실적을 보였고, 일본 또한 전월대비 4.4% 증가하며 지난 3월 지진으로 인한 영향으로부터 회복되는 추세를 보였다. 인도는 강한 경제 성장세에 힘입어 1~5월 누계기준으로 전년대비 18.5% 증가함으로써 2011년 국내항공여객시장에서 가장 높은 성장세를 보였다.

국제항공여객시장은 부분적으로 2월 이집트, 튀니지의 수요가 급감하였던 아프리카 지역 항공사들에 의한 운송 수요가 회복된 것에 영향을 받으며 전체적으로 성장한 것으로 나타났다. 그 외 아태지역과 남미지역의 신흥시장 항공사들이 강한 성장세를 보였고, 유럽지역의 경우 역내 경제 약세현상에도 불구하고 공급력과 운송량 모두 10% 이상으로 성장하였다. 이와 상반되게 북미지역 항공사들은 지난 2개월 동안 역내 국제 공급력이 매우 떨어지며 운송량 또한 하락한 것으로 나타났다.

여객부문과 상반되게 전년대비 -4.0% 감소한 화물시장을 살펴보기 위해서는 전월 대비 비교 데이터가 의미 있을 것으로 생각된다. 국내화물수요는 전월대비 -0.2% 감소하며 약세를 보였으나 국제화물은 전월대비 1.2% 증가하였고, 상대적으로 공급력 증가가 둔화됨으로써 탑재율이 개선된 것으로 나타났다.

5월 공급과 수요의 관계를 살펴보면, 공급이 수요보다 낮은 수준으로 조절됨에 따라 이용율이 개선된 것으로 나타났다. 전월(4월)대비 국제여객 탑승률은 0.8%p 상승한 75.8%를 기록하였고, 국제화물 탑재율은 0.4%p 상승한 51.8%를 기록하였다. 그러나 여객과 화물 모두 이용율이 지난해 최고치를 달성하였었고, 특히 화물시장을 중심으로 자산들이 잘 활용되지 못하고 있는 실정이어서 항공사 수익 운영 면에서 지난해 3/4분기에 비해 어려울 것으로 보인다.

2011년 5월 항공운송수요의 긍정적인 움직임은 지속되는 연료비용 상승으로 인한 항공사 비용 가중을 경감시켜줄 것으로 보이나, 중동지역의 정치적 불안과 유럽 재정위기로 인한 위험요인이 산재해 있어 매우 변동적인 한 해가 될 것으로 전망되고 있다.



〈그림 1〉 계절 조정된 항공여객, 항공화물 추이

〈표 1〉 기간별 국제, 국내 항공운송실적 비교

(단위 : %)

구분	'11년 5월 vs '10년 5월			'11년 1~5월 vs '10년 1~5월			'11년 5월 vs '11년 4월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	8.0	4.8	6.8	8.4	4.2	6.8	1.8	1.2	1.7
ASK	8.1	2.0	5.8	10.2	2.8	7.4	0.7	-0.1	0.5
PLF	75.8	79.4	77.1	75.2	77.6	76.1	0.8	1.0	1.0
FTK	-4.3	-2.3	-4.0	2.6	-2.1	2.0	1.2	-0.2	0.6
AFTK	3.6	-0.1	2.8	8.5	1.3	6.8	0.4	-0.4	0.2
FLF	51.8	28.1	46.6	51.7	27.8	46.4	0.4	0.1	0.2

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

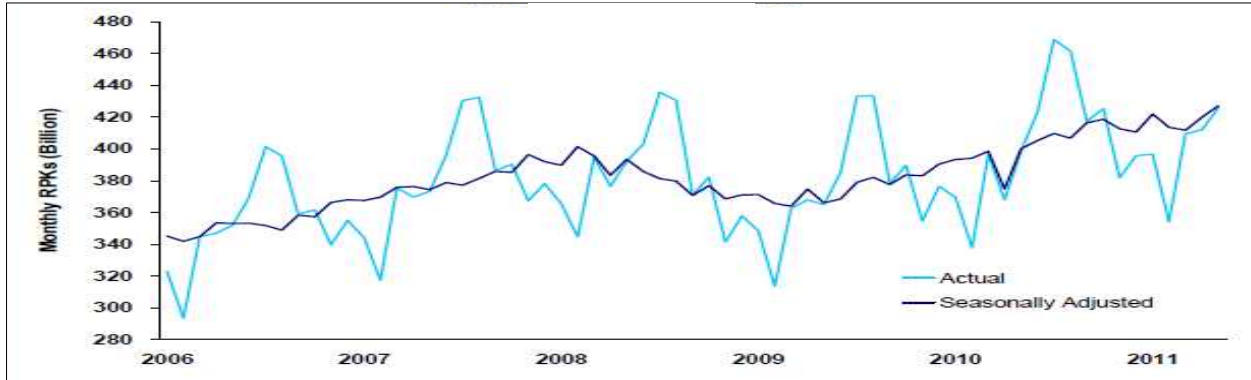
## □ 여객

### ❖ 전체(국제+국내)

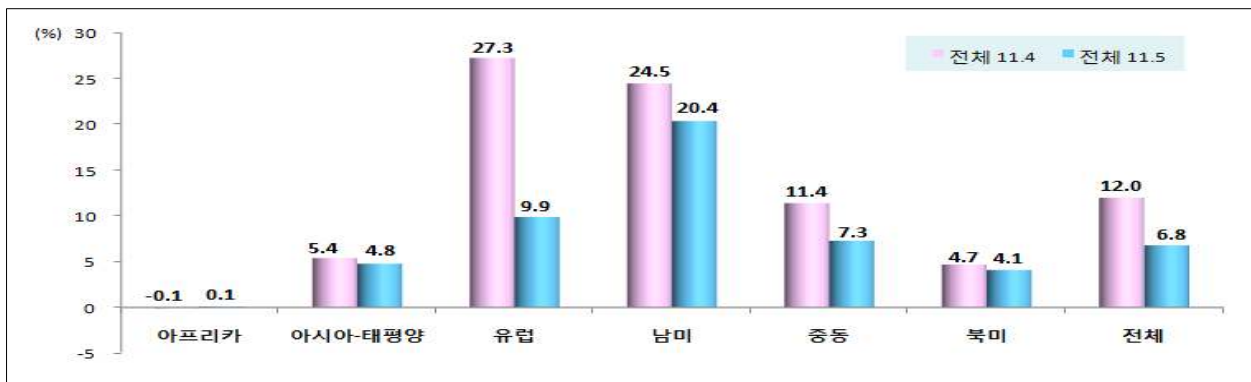
월별 변동적인 수요 움직임에도 불구하고 항공여객의 회복세는 2010년 3/4분기 이후 뚜렷이 나타났다. 계절조정자료 기준으로 5월 전체 항공여객수요는 지난해 말 보다 4% 정도 높은 수준으로 전년 동월대비 6.8% 증가한 것으로 나타났다. 최근 항공여객의 연평균 성장률은 4%로, 2011년 하반기에도 이러한 추세를 유지하면 2011년 성장률은 5.9%를 보일 것으로 예상된다. IATA는 2011년 항공여객수요 성장률을 4.4%로 전망하였으며, 높은 연료비용과 경제성장률의 둔화로 인하여 하반기에 성장세가 더욱 둔화될 것으로 전망하였다.

지역별로 살펴보면, 아프리카지역은 지난 2월 이후 수요 회복세가 두드러지게 나타났지만 감소분이 매우 커 전년대비 비교에서는 여전히 약세를 보이고 있고, 아태지역은 일본 시장의 약세 영향으로 전체적으로 침체된 것으로 나타났다. 남미 지역은 강한 경제성장률과 무역 증대로 지역 중 가장 높은 성장세를 보였다. 특이 사항으로는 유럽지역 항공사들이 중동지역 항공사들보다 빠른 속도로 여객과 공급력 모두 확대되었다는 점이다.

5월 전체여객 탑승률은 4월 부분적인 개선에 이어 매우 개선된 것으로 나타났다. 이는 최근 수요가 매우 변동적이었던 것에 비해 공급력이 보다 안정적으로 조율되었기 때문이다. 2011년 계획된 항공기 운항과 공표된 스케줄은 수요보다 공급력이 약간 빠른 속도로 증대될 것으로 나타났다.



〈그림 2〉 전체 항공여객 추이



〈그림 3〉 지역별 전체 항공여객 성장률

### ❖ 국제

국제항공여객시장은 국내항공여객시장보다 견조한 성장세를 지속한 것으로 나타났다. 5월 국제항공여객은 전년대비 8% 증가하며 국내항공여객 성장세(4.8%)보다 높게 성장하였으며, 지난해 말과 비교하였을 경우에도 5% 증가하며 약 1% 증가한 국내여객보다 높은 성장세를 보였다. 하반기에도 국제무역의 견조한 성장세와 투자 흐름으로 비즈니스 여객과 국제 여행수요가 지속 증가할 것으로 보인다.

이러한 국제항공여객수요의 급격한 회복세로 탑승률도 회복되는 추세를 보였다. 좌석활용은 아직 지난해 절정기보다 낮은 수준이지만 단위당 수익과 공급수요 조건을 보았을 때 2/4분기는 1/4분기보다 좋은 실적을 보일 것으로 전망된다.

### → 아프리카지역, 전년대비 1.1% 성장

아프리카지역은 이집트와 튀니지의 정치적 불안 등이 지속됨에 따라 국제여객수요가 전년대비 1.1% 증가하였다. 이집트와 튀니지를 목적지로 하는 항공기 운항은 여전히 20% 정도 낮은 수준이나 탑승률에서 전월대비 2.2%p 상승된 점은 개선의 초기 신호로 해석되고 있다.

### → 아태지역, 글로벌 평균치보다 낮은 성장세

아태지역은 전년대비 4.7% 증가하며 글로벌 평균(8.0% 성장)보다 낮게 성장한 것으로 나타났다. 이는 일본 지진 및 쓰나미의 영향이 지속됨에 따라 나타난 것으로, 수요성장에 비해 공급력이 다소 높게 성장함으로써(전년대비 5.0% 성장) 탑승률(73.4%)에 영향을 미친 것으로 나타났다.

### → 북미지역, 지역 중 가장 높은 탑승률

북미지역은 2개월 연속 공급력을 조절(3월대비 4월 -0.4%, 4월대비 5월 -0.5%)한 것으로 나타났다. 전년대비 비교 시 여객수요와 공급력이 각각 4.5%, 5.5% 증가하였고, 지역 중 가장 높은 탑승률(81.8%)을 보였다.

### → 유럽지역, 북유럽 경제 활성화와 유로 약세화 영향으로 10% 이상의 성장세

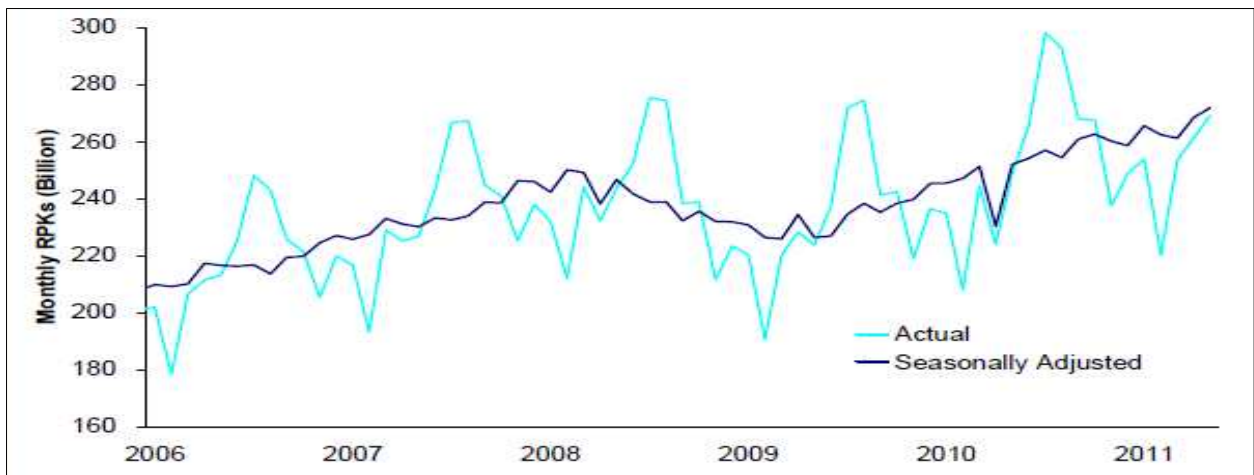
유럽지역은 북유럽 경제 활성화와 유로 약세화로 인한 무역, 인바운드 여행 활성화 등의 영향으로 전년대비 10.9% 증가하였다. 공급력은 전년대비 10.6% 증가하면서 남미지역을 뒤이었으며, 탑승률 또한 77.7%로 강세를 보였다.

### → 남미지역, 지역 중 가장 높은 성장세

남미지역은 여객수요가 전년대비 21.3% 증가, 공급력이 전년대비 15.2% 증가하며 급속도로 성장하며 지역 중 가장 높은 성장세를 나타내었다. 강한 경제성장세와 대륙 내, 북미와 태평양간 여행과 무역 성장세가 이러한 증가를 이끈 것으로 나타났다. 탑승률 또한 글로벌 평균보다 높은 76%를 기록하였다.

➔ 중동지역, 공급력 대비 낮은 수요 성장세로 탑승률 저하

중동지역은 여객수요가 전년대비 7.8% 증가, 공급력 대비(9.6% 증가) 조금 낮게 성장하며 탑승률이 70.8%로 떨어졌다. 정정 불안이 몇몇 소규모 시장에 매우 큰 영향을 지속적으로 주는 반면 지역 운송업체에 미치는 전체적 영향은 극히 제한적인 것으로 나타났다.



〈그림 4〉 국제 항공여객 추이



〈그림 5〉 지역별 국제 항공여객 성장률



## ❖ 국내

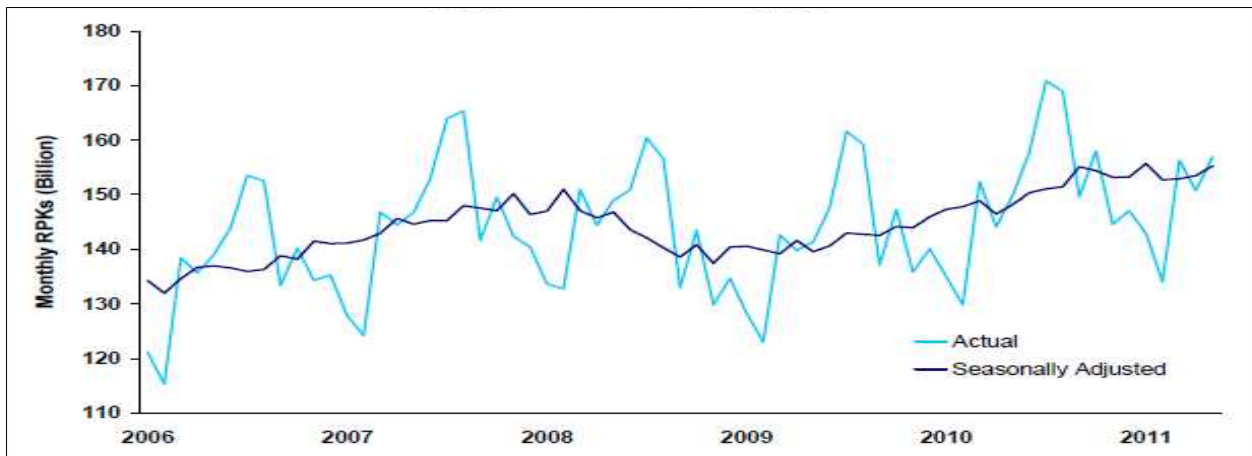
국내항공여객시장은 5월 상승하였지만 성장률이 국제항공여객시장에 비해 전반적으로 낮은 편이었고, 규모 또한 지난해 3/4분기에 비해 높지 않은 것으로 나타났다.

시장별로 살펴보면 매우 다른 추세를 보였는데, 특히 국내항공여객시장의 약 50%를 점유하는 미국은 미 경제에 대한 우려에도 불구하고 전년대비 4% 증가하며 상대적으로 좋은 성장세를 보였다. 그러나 여전히 신흥시장에 비해 성숙기에 접어든 시장에서 성장세가 더욱 둔화된 것으로 나타났다.

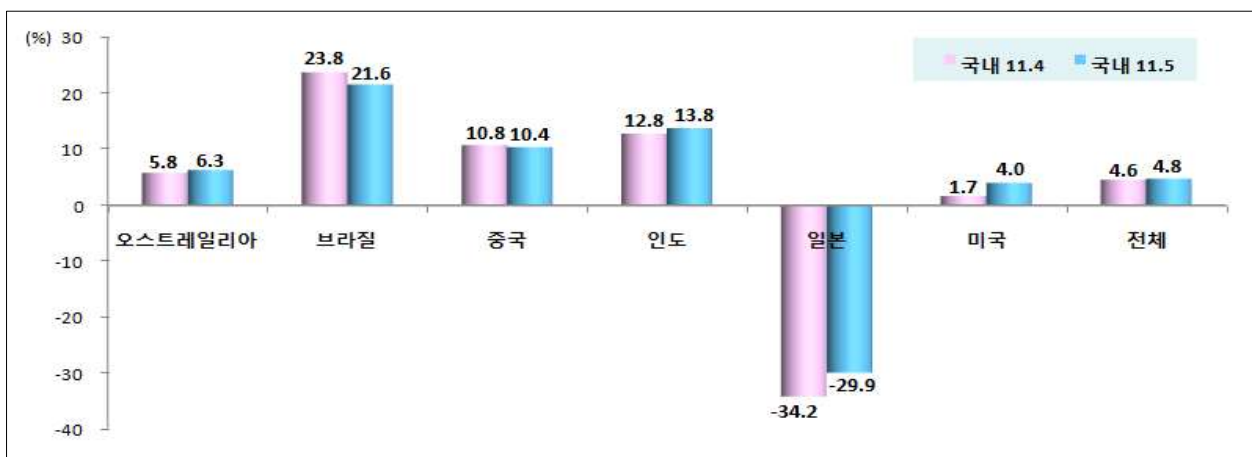
지난 3월 이후 하락세를 보이고 있는 일본의 경우 5월 공급력이 하향 조정되었음에도 전년대비 -20.8% 감소하였고, 여객수요 또한 전월에 비해 회복세를 보였으나 전년대비 여전히 -29.9% 감소하며 낮은 수준에 머물렀다. 4월대비하여 여객수요는 4.4% 증가하였고, 이는 지진과 쓰나미로 인한 피해로부터 회복되고 있는 초기 신호로 볼 수 있으나, 탑승률이 54.7%로 낮은 상태를 보임으로써 향후 공급과 수요간 지속적인 조절이 필요함을 시사해주었다.

이와 매우 대조적으로 브라질은 5월 전년대비 21.6%로 높게 성장하였고, 인도 또한 경제성장과 빠른 공급력 증대(전년대비 19.9% 증가)로 인하여 매우 견조한 성장세를 유지하였다. 브라질의 경우 5월 가장 높은 성장세를 보였고, 인도는 누계 기준으로 전년대비 18.5% 증가하며 가장 높은 성장세를 보였다. 특히 브라질은 여객에 비해 공급력이 낮게 성장하였음에도 불구하고 탑승률이 65.7%를 기록하며 일본에 이어 매우 저조한 실적을 나타내었는데, 이는 매우 변동적인 시장의 특성을 반영한 것이라 볼 수 있다.

중국은 국내항공여객수요가 전년대비 10.4% 증가, 공급력이 전년대비 3.3% 증가하며 81.5%의 높은 탑승률을 보였다. 5월 기준으로 미국에 이어 두 번째로 높은 탑승률을 기록하였으나, 누계기준으로 81.6%를 기록하며 가장 높은 탑승률을 기록하였다. 하지만 중국은 이러한 견조한 성장세에도 불구하고 긴축정책의 영향으로 전년대비 성장률(2010년 14.6%, 2011년 1~5월 누계 8.3%)이 다소 떨어진 것으로 나타났다.



〈그림 6〉 국내 항공여객 추이



〈그림 7〉 국가별 국내 항공여객 성장률

## □ 화 물

### ❖ 전체(국제+국내)

지난 2010년 5월 절정기 이후 1년간 정체되었던 항공화물시장은 마침내 성장세를 보이기 시작하였다. 세계무역이 지난 6개월간 이전에는 보이지 않았던 급격한 성장세를 보였고, 1월과 2월 변동적인 추세 영향으로 2010년 4/4분기부터 5월까지 연평균 성장률은 4%를 약간 넘어선 것으로 나타났다. 만약 이러한 추세가 지속된다면 2011년 평균 성장률은 약 3%에 못 미칠 것으로 보이며, 이것은 IATA가 현재 예측한 5.5%에 비해 상당히 낮은 수치이다. 세계무역이 하반기 항공화물 수요를 견인할 것으로 보이나 현재 전망치는 매우 높은 것처럼 보인다.

국제항공화물시장은 국내항공화물시장에 비해 매우 좋은 실적을 보이고 있다. 올해 초 항공화물 수요는 매우 변동적이었지만 지난 3/4분기와 5월 사이 국제항공화물수요는 약 6%대로 성장하였고, 이는 지난 20년간 보여준 추세와 밀접하였다.

지역별로 살펴보면,

아프리카지역과 아태지역이 최근 급격히 지속 감소한 것으로 나타났다. 이집트, 튀니지의 정정불안으로 아프리카지역은 운항이 지속적으로 감소되었고 5월 국제화물수요는 전년대비 -7.4% 감소, 1~5월 전년대비 -2.8% 감소하였다.

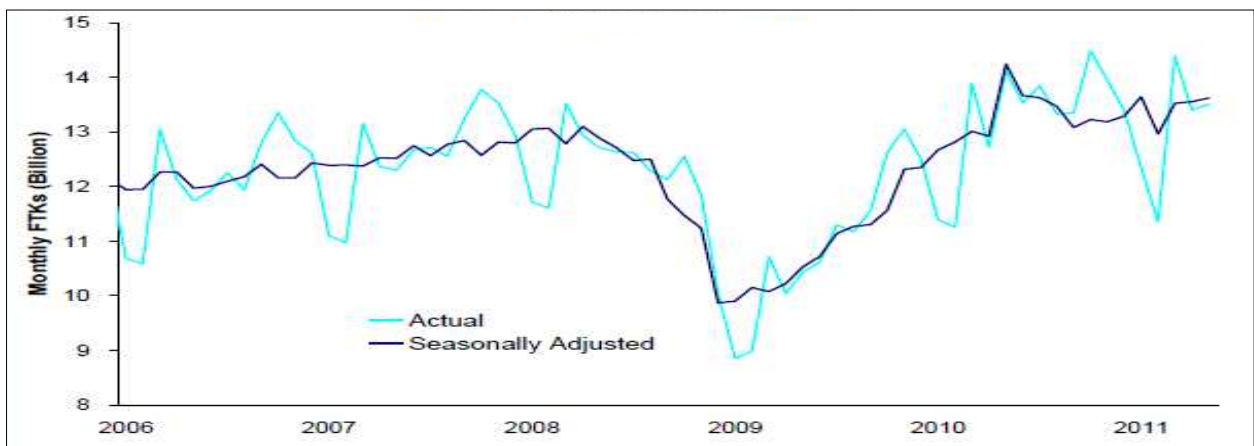
국제화물수요의 약 40% 이상을 점유하는 아태지역은 일본 대지진으로 인한 공급체인 붕괴, 중국의 긴축정책 영향으로 전년대비 -9.8% 감소하며 지역 중 가장 큰 감소세를 보이며 전반적인 국제항공화물 시장의 침체에 영향을 미친 것으로 나타났다.

유럽지역은 5월 전년대비 -2.0% 감소하며 전월에 비해 전년대비 급격한 하락세를 보였는데, 이는 4월의 경우 지난해 화산폭발로 인한 항공대란으로 인한 기저효과로 전년대비 10% 이상의 증가세를 보인 것의 영향이었다. 4월과 비교하였을 때 5월 유럽

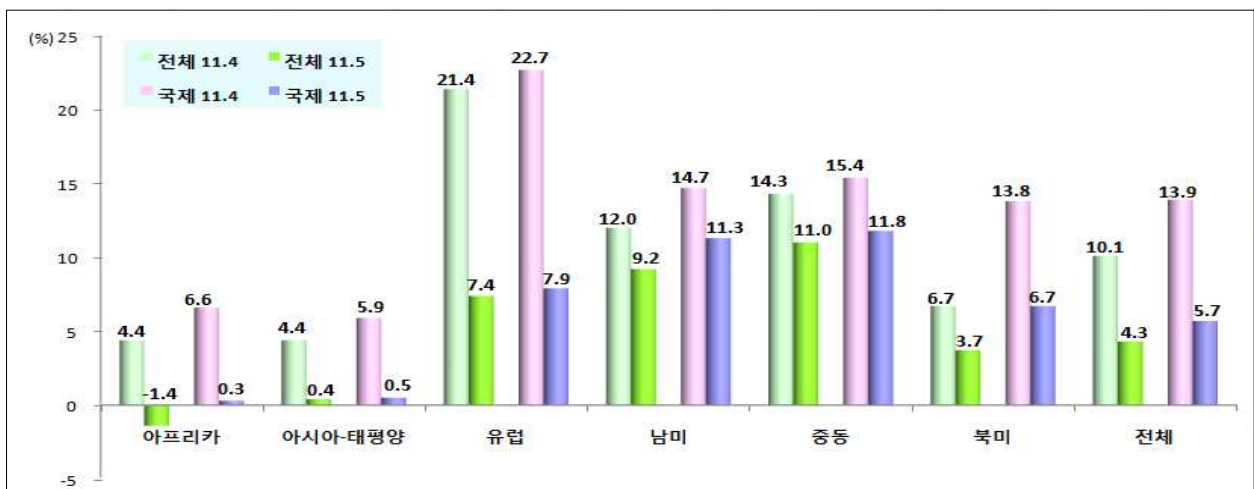
국제항공화물수요는 2.0% 증가하였으며, 유료 약세화로 인한 북유럽 자본재 생산의 높은 수출 성장세가 유럽지역의 항공화물 수요를 견인하고 있는 것으로 나타났다.

이 외에 남미와 중동지역은 강한 경제성장률을 반영하며 지속적인 성장세를 이어간 것으로 나타났다.

5월 항공화물 탑재율은 국제항공화물시장에서 미미하게 증가하였으나 전년대비 약 4%p 낮은 수준으로 나타났다. 지난 6개월간 항공화물 추세가 하락하는 추세여서 공급력은 운송수요의 회복추이보다 빠르게 조절될 필요성이 제기되고 있다.



〈그림 8〉 국제 항공화물 추이



〈그림 9〉 지역별 전체/국제 항공화물 성장률

## 〈부록〉

## 전년대비 월별/누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2010년 5월 vs 2011년 5월						2010년 1~5월 vs 2011년 1~5월					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아 프 리 카	1.1	2.3	64.1	-7.4	-2.1	27.1	-0.7	4.5	64.1	-2.8	2.4	27.1
아시아태평양	4.7	5.0	73.4	-9.8	-2.7	63.5	3.8	6.5	75.1	-2.7	3.7	62.6
유 럽	10.9	10.6	77.7	-2.0	5.1	51.0	12.0	12.9	75.8	6.3	10.5	51.2
남 미	21.3	15.2	76	1.4	3.4	42.7	18.2	14.8	77.1	7.9	5.4	42.5
중 동	7.8	9.6	70.8	8.2	14.2	45.6	9.0	10.5	73.6	11.3	15.2	45.1
북 미	4.5	5.5	81.8	-1.2	7.9	41.5	7.3	10.5	77.3	5.8	12.3	42.1
국 제	8.0	8.1	75.8	-4.3	3.6	51.8	8.4	10.2	75.2	2.6	8.5	51.7
오스트레일리아	6.3	4.9	74.8				4.9	7.0	76.5			
브 라 질	21.6	7.2	65.7				15.2	7.2	71.0			
중 국	10.4	3.3	81.5				8.3	3.1	81.6			
인 도	13.8	19.9	78.3				18.5	18.5	75.6			
일 본	-29.9	-20.8	54.7				-21.6	-12.8	55.4			
미 국	4.0	1.5	84.6				2.8	2.0	81.1			
국 내	4.8	2.0	79.4	-2.3	-0.1	28.1	4.2	2.8	77.6	-2.1	1.3	27.8
아 프 리 카	-0.1	0.4	64.6	-7.8	-2.6	26.7	-1.6	2.4	65.0	-3.7	1.5	26.6
아시아태평양	4.8	3.7	74.6	-9.2	-2.7	58.9	4.3	5.1	75.5	-2.8	3.1	57.9
유 럽	9.9	9.7	77.0	-2.2	4.7	50.0	11.1	11.9	75.0	6.1	10.1	50.1
남 미	20.4	11.4	72.7	1.5	-0.3	42.0	17.1	11.8	75.3	8.0	4.1	40.7
중 동	7.3	8.6	71.3	8.1	13.6	44.9	8.0	9.3	73.9	11.2	14.5	44.4
북 미	4.1	2.9	83.4	-1.4	4.9	34.5	4.1	4.7	79.8	2.8	7.1	34.7
전 체	6.8	5.8	77.1	-4.0	2.8	46.6	6.8	7.4	76.1	2.0	6.8	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