

항공운송 동향분석

2011년 4월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



2011년 4월 글로벌 항공운송분석

- ❖ 4월 국제여객 2010년 아이슬란드 화산폭발에 의한 기저효과로 전년 동월 대비 16.5%로 대폭 증가하며 2008년 초 대비 8% 높은 수준으로 성장, 국제화물도 3월보다 두 배정도 높은 5.4%의 성장세를 보임

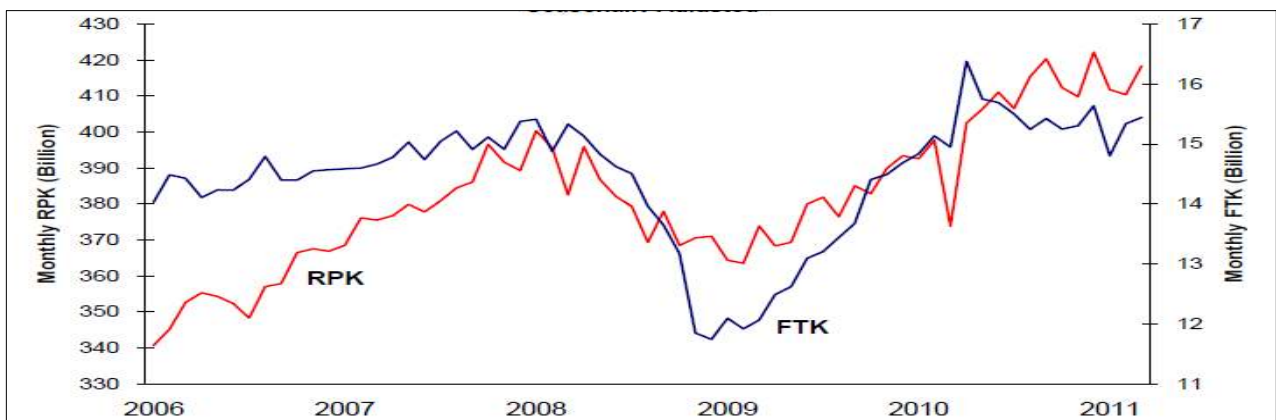
지난 2월과 3월 일본 대지진과 MENA지역 정정불안의 영향으로 감소세를 보였던 항공수요는 4월 국제여객과 화물수요가 전년 동월대비 각각 16.5%, 5.4% 증가하며 회복세를 보였다. 전체 항공여객시장의 수요성장세는 지난 3월 3.2%로 침체되었던 것에서 4월에는 11.9% 증가하며 높은 성장세를 보였으며, 특히 국제항공여객시장은 지난 3월 3.7% 성장한 것에 비해 4월에 16.5% 성장하며 대폭 증가한 것으로 나타났다. 전체 항공화물시장은 4월 3.3% 증가하며 지난 3월 1.3% 증가세에 비해 보다 높은 성장세를 보였다. 구체적으로 국제항공화물수요는 3월 2.8% 성장보다 약 2배정도 높은 5.4%의 성장세를 보이며 국내항공화물시장(-9.3%감소)에 비해 높은 성장세를 보인 것으로 나타났다.

〈그림 1〉은 계절 조정 자료를 근거로 그려진 항공여객과 화물수요 추이그래프로, 항공여객의 경우 현재 경기침체 이전수준보다 약 5% 높은 수준이지만 지난 9개월 동안 뚜렷한 개선사항이 없는 것으로 나타났고, 이는 주로 취약한 국내항공여객시장의 영향으로 인한 것이었다. 특히 국제항공여객시장은 4월 경기침체이전 수준보다 약 7% 높게 성장함으로써 다시 회복세를 보인 것으로 나타났다. 반면 현재 경기침체 이전의 수준과 유사한 수준을 보이고 있는 항공화물은 지난 2010년 5월 고점 대비 약 6% 낮은 것으로 나타났다.

일본과 MENA지역의 수요 불안정 요인이 줄어들었다면 견조한 세계무역 성장세와 비즈니스 신뢰지수가 항공여객과 화물의 수요를 하반기에 견인할 것으로 전망된다.

4월 공급과 수요의 관계를 살펴보면, 여객의 경우 수요가 전년 동월대비 11.9% 증가, 공급이 전년 동월대비 11.5% 증가함으로써 수요성장세가 미미하게 앞서고 있는 반면 화물의 경우 수요가 전년 동월대비 3.3% 증가, 공급이 전년 동월대비 9.2% 증가함으로써 수요와 공급간 격차가 여객보다 크게 나타났다. 하지만 전년 동월대비 비교는 지난해 4월 유럽 항공대란으로 인한 영향으로 올바른 비교지표가 되지 못하므로 전월대비(3월) 비교를 통해 공급과 수요의 움직임을 살펴보는 것이 더 나을 것으로 판단된다. 다음의 <표 1>을 통해 3월 대비 비교를 살펴보면 여객의 경우 공급력이 0.2% 증가, 수요가 2.0% 증가하며 탑승률을 보다 높은 반면 화물의 경우 공급력과 수요가 동일하게 증가하면서 탑재율에 변화가 없는 것으로 나타났다. 4월 여객탑승률은 77.4%로, 지난 11월 이후 감소세를 보이다 국제 항공여객시장을 중심으로 개선되었다.

하지만 항공유가가 지난 3~4월 배럴당 140달러를 웃돌며 가격에 민감한 이코노미 승객들의 수요를 감소시킨 것으로 나타나면서 향후 항공사들이 높은 연료비용의 환경 하에서 수익성을 유지할 수 있는지는 수요가 지속적으로 증가하는지에 영향을 받을 것으로 보인다.



〈그림 1〉 계절 조정된 항공여객, 항공화물 추이

〈표 1〉 기간별 국제, 국내 항공운송실적 비교

(단위 : %)

구분	'11년 4월 vs '10년 4월			'11년 1~4월 vs '10년 1~4월			'11년 4월 vs '11년 3월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	16.5	4.7	11.9	8.5	4.0	6.8	2.6	0.6	2.0
ASK	16.8	3.1	11.5	10.8	2.9	7.8	0.5	0.0	0.2
PLF	76.7	78.8	77.4	75.0	77.2	75.8	1.6	0.5	1.3
FTK	5.4	-9.3	3.3	4.3	-7.6	2.7	1.4	-1.4	0.7
AFTK	12.3	-1.0	9.2	9.8	0.4	7.6	0.5	-0.4	0.7
FLF	51.9	26.8	46.5	51.9	26.5	46.1	0.4	-0.3	0.0

※ RPK(유상여객킬로미터), ASK(유효좌석킬로미터), PLF(여객탑승률)
 FTK(화물톤킬로미터), AFTK(유효화물톤킬로미터), FLF(화물탑재율)
 자세한 용어설명은 참고자료를 참조하시길 바랍니다.

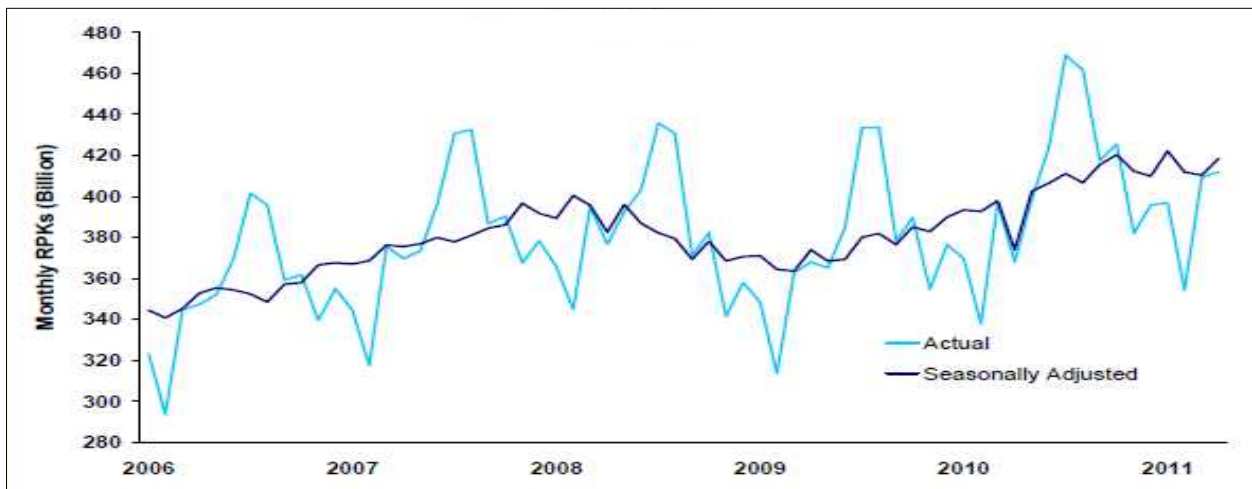
□ 여객

❖ 전체(국제+국내)

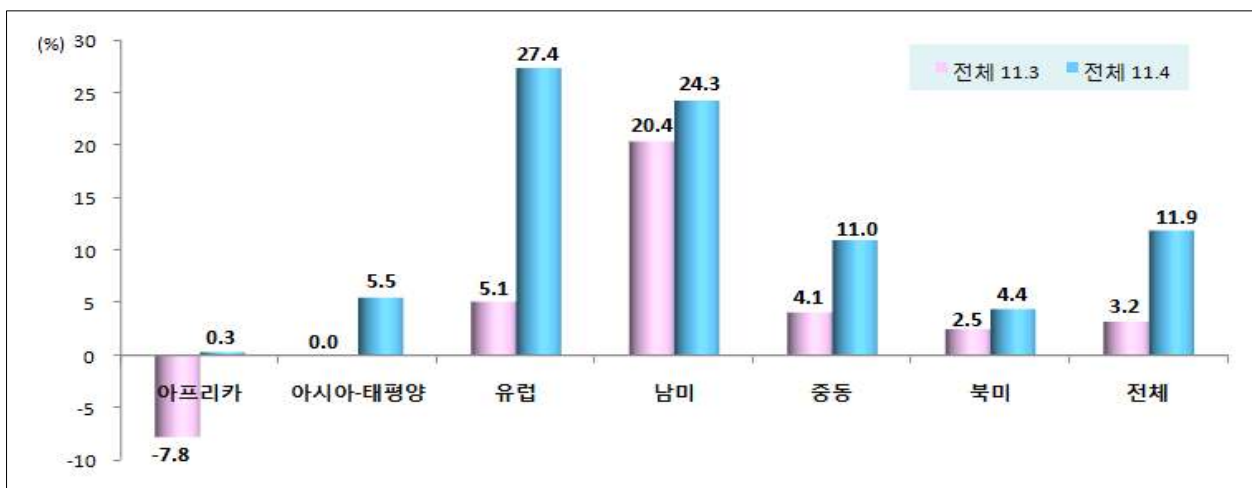
계절적으로 조정된 자료를 기반으로 살펴보면 전체 글로벌 여객수요의 추세는 지난 9개월간 둔화된 것으로 나타났다. 현재 항공여객수요는 경기침체이전의 수준보다 5% 정도 높은 수준이지만 문제는 성장세가 주춤하고 있다는 사실이다. 최근 3개월간 일본과 MENA지역의 영향으로 여객수요 성장세는 다소 침체되었으며, 특히 국제항공시장보다 국내항공시장에서 감소세가 두드러진 것으로 나타났다.

지역별로는 대부분의 지역에서 강한 경제성장률을 반영하면서 긍정적인 증가추이를 보였다. 아프리카지역은 이집트와 튀니지에서 약 25% 감소하는 등의 영향으로 전년대비 거의 성장하지 않았으며, 아태지역은 인도와 같은 이머징마켓의 강항 성장세가 일본 국내항공시장의 감소세를 상쇄하며 성장세를 유지한 것으로 나타났다.

이와 상반되게 유럽지역은 전년 동월대비 27.4% 증가하며 큰 폭의 성장세를 보였다. 하지만 부록의 전월대비 비교 자료를 보면 4월 유럽은 3월 대비 약 2.4% 성장한 것으로, 전년 동월대비 큰 폭으로 성장한 것은 지난해 유럽 항공대란의 영향으로 인한 기저효과임을 알 수 있다. 남미지역과 중동지역 항공사들 또한 경제성장과 함께 4월 두 배정도 높은 성장세를 보인 것으로 나타났다.



〈그림 2〉 전체 항공여객 추이



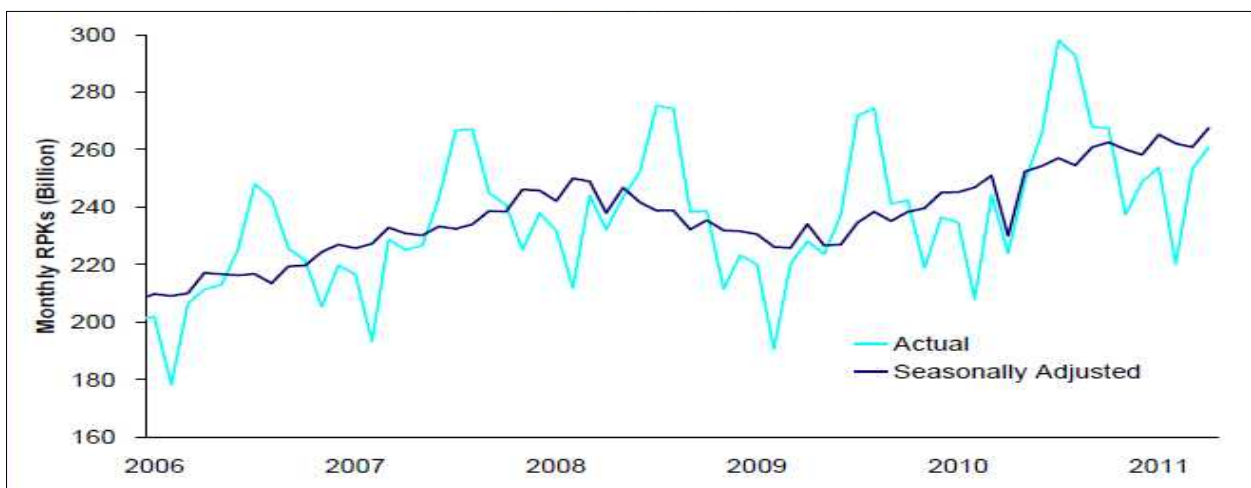
〈그림 3〉 지역별 전체 항공여객 성장률

❖ 국제

국제항공여객시장은 지난 6~9개월간 국내보다 보다 견조한 성장세를 보였고, 4월에도 그 성장세를 이어간 것으로 나타났다. 계절 조정 자료를 근거로, 3월 대비 4월 국제여객은 2.6% 증가하였으며, 이는 2008년 초 경제침체기 이전의 수준보다 약 7% 높은 수준으로 최대실적을 기록한 것으로 나타났다. 최근 국제항공시장의 몇몇 불안요인에도 불구하고 국제항공여객시장은 연평균 약 3~4%의 성장세를 여전히 보이고 있다.

전체항공시장과 국제항공시장의 지역별 비교에서 가장 큰 차이를 보인 지역은 북미지역으로, 북미지역은 전체 항공여객수요는 전년 동월대비 4.4% 증가했던 것에 비해 국제항공여객수요는 전년 동월대비 11.9% 증가하며 큰 폭의 성장세를 보였다.

4월 국제여객 탑승률은 76.7%로, 2010년 중반 이후 공급력이 수요증가보다 앞서며 지속적으로 하락하였던 부분이 개선된 것으로 났다. 하지만 현재 탑승률은 2010년 중반의 수준보다 2%p 낮은 수준이었다.



〈그림 4〉 국제 항공여객 추이

➔ 아프리카지역, 전년 동월대비 1.2% 성장

아프리카지역은 북아프리카가 회복세로 돌아서며 4월 전년 동월대비 1.2% 증가하여 지난 3월 -7.1% 감소에 비해 매우 개선된 것으로 나타났다.

➔ 아태지역, 4월 성장세로 전환

지난 3월 전년 동월대비 -0.6% 감소하며 하락세를 보인 아태지역은 4월 전년 동월대비 5.1% 증가하며 성장세로 전환하였다. 일본의 국제여객수요는 20% 정도 하락하며 전체 국제여객수요의 1% 정도를 감소시킨 것으로 나타났으나, 중국과 인도시장의 수요가 일본과 관련된 수요 감소분을 충당한 것으로 나타났다.

➔ 북미지역, 국제여객 부문에서 강세

북미지역은 국제여객이 전년 동월대비 11.9% 증가하며 국내여객보다 높은 성장세를 보인 것으로 나타났다.

➔ 유럽지역, 기저효과로 인해 전년 동월대비 29.3%로 대폭 증가

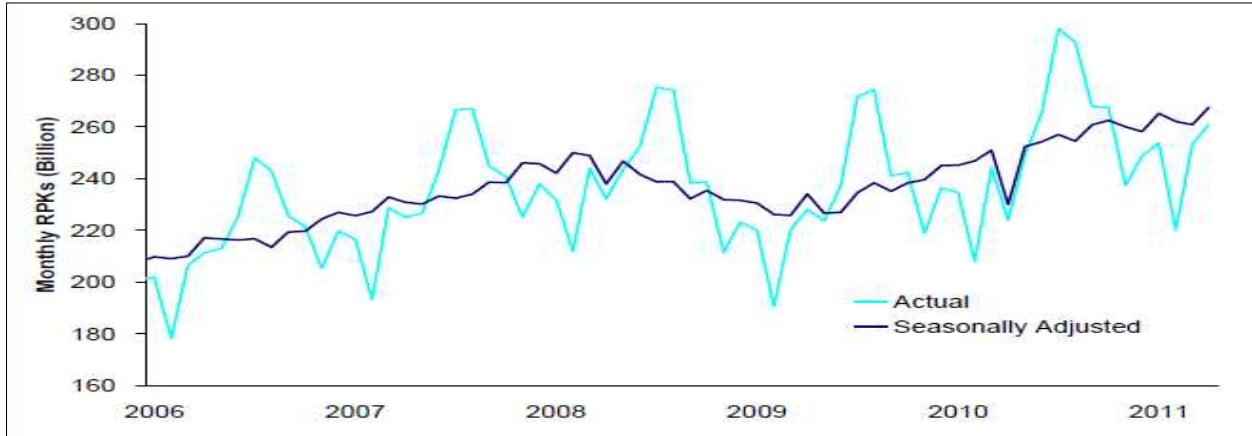
유럽지역은 지난해 4월 아이슬란드 화산폭발로 인한 기저효과로 인해 전년 동월대비 29.3% 증가하며 대폭 증가한 것으로 나타났다.

➔ 남미지역, 3월에 이어 4월에도 전년 동월대비 20% 이상의 증가세

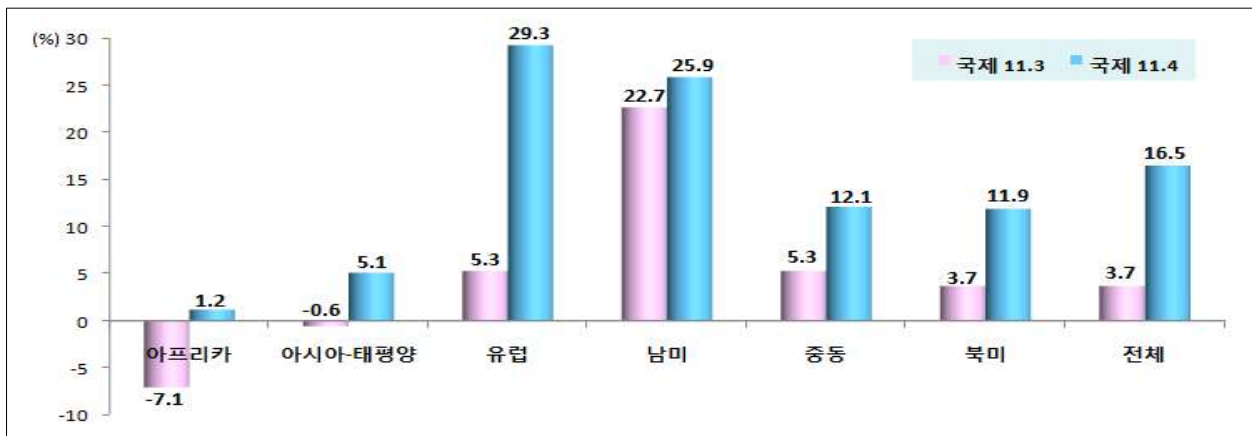
남미지역은 지역 내/아시아 간 무역량 증가로 지난 3월 전년 동월대비 22.7% 증가한 것에 이어 4월에도 전년 동월대비 25.9% 증가하며 증가세를 유지한 것으로 나타났다.

➔ 중동지역, 지난 3월보다 두 배 정도 높은 성장세

중동지역은 장거리 운항이 재개되면서 지난 3월보다 두 배 정도 높은 12.1% 성장세를 보였다. 현재 바레인, 예멘, 시리아의 정정불안이 지속되고 있으나 이 세 지역이 중동지역 운송량에서 차지하는 비중은 약 6%로 영향은 크지 않을 것으로 보인다.



〈그림 4〉 국제 항공여객 추이



〈그림 5〉 지역별 국제 항공여객 성장률

❖ 국내

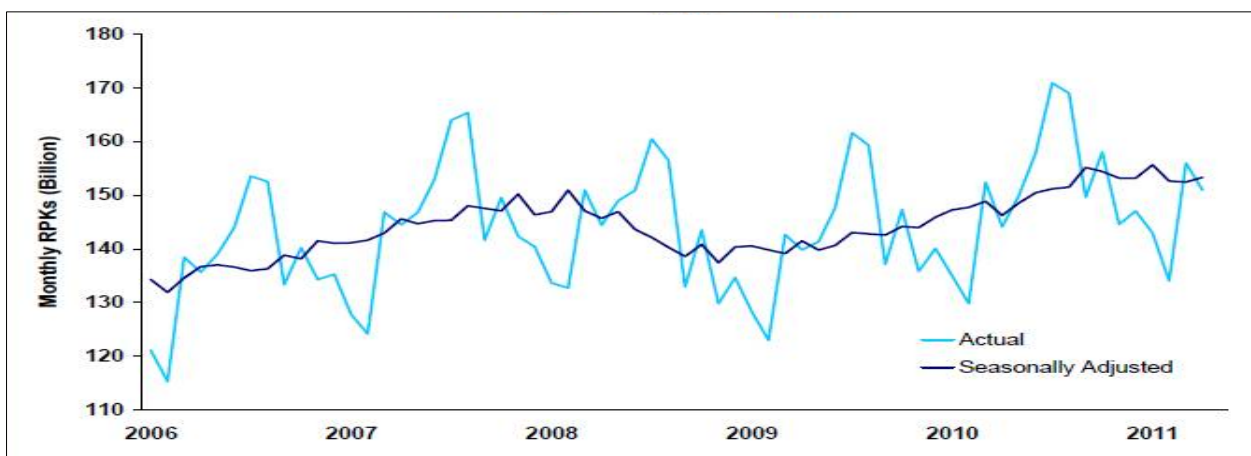
국내항공여객시장은 지난 9개월 동안 지속적으로 감소하며 성장세가 정체되었다. 국내항공여객시장은 거리 기준으로는 국제항공시장에 비해 짧음에도 불구하고 전체 항공시장의 약 40%를 점유한다. 특히 북미지역항공사들의 경우 국내항공시장이 전체 비즈니스의 67% 정도를 점유함으로써 국내항공시장실적이 매우 중요하고, 이 외에도 국내항공시장은 브라질, 중국, 인도, 호주의 국내시장 규모로 인하여 남미(47%), 아태지역(41%)에서 중요한 것으로 나타났다. 반면 중동지역은 단지 5% 정도만을 점유하고, 유럽과 아프리카지역은 약 10%를 점유하면서 상대적으로 국내비즈니스 중요성이 낮은 편으로 나타났다.

일본 국내항공시장의 악화는 국내항공시장의 성장에 매우 큰 영향을 끼친 것으로 나타났다. 3월 11일 대지진과 쓰나미 영향으로 4월 일본의 국내여객수요는 31%까지 감소되었다. 현재시점에서 일본이 하반기에 경제가 어느 정도 활성화되고 이와 더불어 국내 항공시장이 회복될지 아직 우려되고 있는 실정이지만 사실 일본국내항공시장은 전체 국내항공시장의 절반을 점유하는 미국에 비해 그 규모가 매우 작은 편이다.

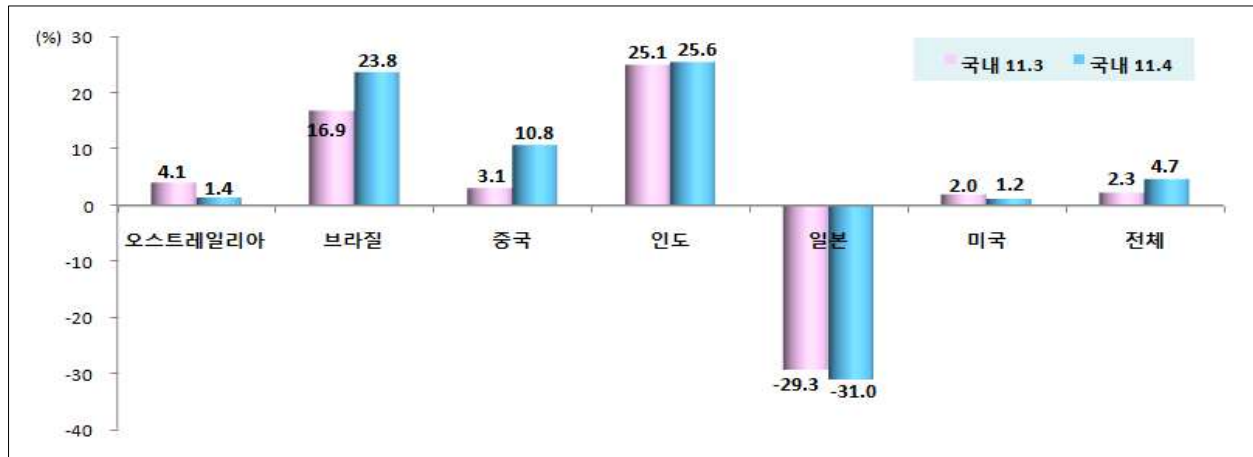
미국의 국내항공시장은 성숙기에 들어서며 매우 부진한 실적을 보이고 있고, 이는 전체 국내항공시장의 둔화에 주된 원인이다. 지난 6개월간 가격에 민감한 소비자들의 수요가 감소하는 현상은 연료비용의 상승이 잠재적 위협이 될 것이라는 것을 시사해주었다.

반면 인도와 같은 이머징마켓은 4월 25.6%의 높은 성장세를 보이며 강세를 보였다. 지난 5년간 미국과 일본의 국내항공은 감소한 반면 중국과 브라질 국내시장은 두 배 정도, 인도는 세배정도 증가하였다. 4월 브라질은 23.8% 증가하였고, 중국의 국내항공시장은 긴축 정책의 영향으로 지난 9개월 동안 둔화된 것으로 나타났다. 그러나 중국은 여전히 국내항공시장에서 매우 큰 수익을 달성하는 두 번째로 큰 시장이다.

4월 일본 국내항공시장의 탑승률은 약 47.4%까지 떨어졌고 이는 평균 탑승률이 60~65% 정도인 것에 비해 매우 낮아 수익성에 매우 좋지 않은 영향을 끼칠 것으로 예상된다. 반면 브라질과 중국, 인도는 4월 탑승률이 각각 72.8%, 84.1%, 78.8%로 전년 동월대비 개선되며 이 지역 항공사들의 수익을 매우 개선시킨 것으로 나타났다.



〈그림 6〉 국내 항공여객 추이



〈그림 7〉 국가별 국내 항공여객 성장률

□ 화 물

❖ 전체(국제+국내)

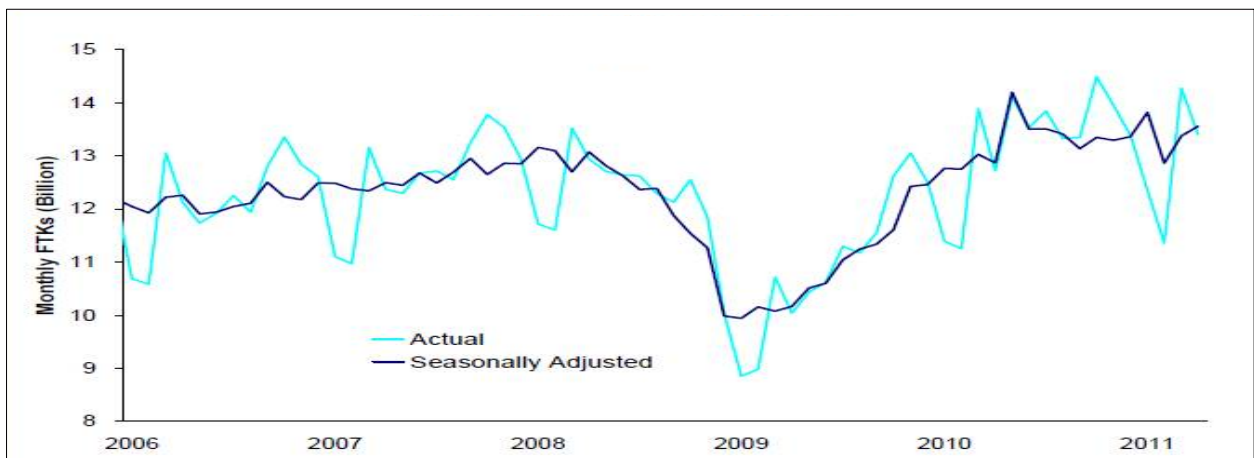
세계무역이 연평균 약 10%의 성장세를 보이고 있음에도 항공화물시장은 해운에 비해 그 수혜를 크게 받지 못한 것으로 나타났다.

그러나 4월 항공화물은 신흥국의 자본재, 소비재 수요증가로 인한 무역흐름으로부터 수혜를 받기 시작한 것으로 나타났다. 지역별로 살펴보면 아프리카, 아태지역의 경우 3월 대비 더욱 감소한 것으로 나타났으나 유럽, 중동지역은 3월 대비 매우 개선된 것으로 나타났고, 남미와 북미지역은 3월 대비 성장률이 회복되었으나 (-)감소세를 유지한 것으로 나타났다. 특히 지난 3월 일본 대지진의 영향으로 전자제품 및 자동차 공급체인이 붕괴됨에 따라 항공화물 수요에 상당히 큰 영향을 미친 것으로 나타났고, 유럽지역 항공사들은 주요 유럽국들의 경제성장률을 바탕으로 항공화물과 국제무역의 개선으로부터 수혜를 받은 것으로 나타났다.

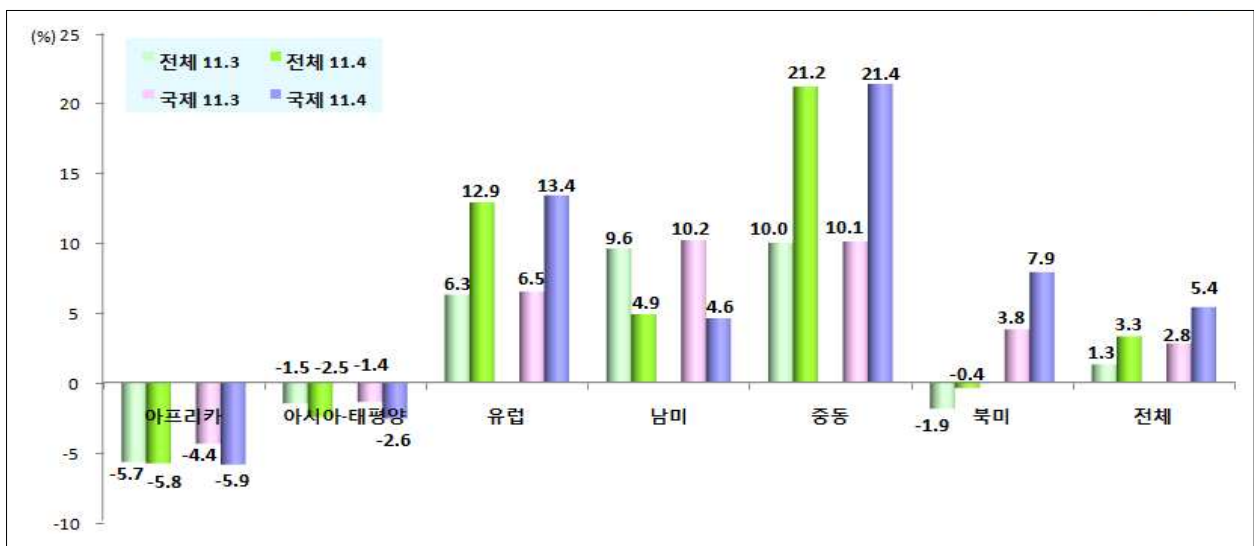
전체 항공화물시장의 공급과 수요 관계를 살펴보면 공급이 지속적으로 수요를 빠른 속도로 능가하고 있는 것으로 나타났다. 계절 조정 자료를 기준으로 2010년

5월 탑재율이 50%를 웃돌며 최고치를 기록하였으나, 현재는 이보다 4%p 낮은 수준을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

국내시장의 점유가 높은 항공여객시장과 달리 항공화물시장은 국내시장의 비중이 약 12% 정도로, 국제항공화물 시장과 전체 항공화물시장이 유사한 패턴을 보인다. 4월 국제항공화물시장은 전년 동월대비 5.4% 증가, 51.9%의 탑재율을 기록하였으나 탑재율이 지속적으로 감소추세를 보임에 따라 높은 연료비용의 환경에서 수익성이 더욱 악화될 것으로 전망된다.



〈그림 8〉 국제 항공화물 추이



〈그림 9〉 지역별 전체/국제 항공화물 성장률

〈부록〉

전년대비 월별/누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2010년 4월 vs 2011년 4월						2010년 1~4월 vs 2011년 1~4월					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아 프 리 카	1.2	8.3	65.6	-5.9	4.7	27.3	-1.0	5.1	64.1	-0.4	3.6	27.4
아시아태평양	5.1	7.9	74.3	-2.6	4.4	63.0	3.5	7.0	75.4	-1.1	5.5	62.1
유 럽	29.3	27.1	78.9	13.4	20.4	50.7	12.4	13.6	75.3	8.8	12.1	51.2
남 미	25.9	17.6	76.4	4.6	8.3	43.2	17.5	14.7	77.4	9.6	6.0	42.5
중 동	12.1	12.2	76.0	21.4	19.3	45.6	9.3	10.8	74.4	12.3	15.5	45.0
북 미	11.9	14.6	78.4	7.9	15.3	42.6	7.9	11.7	76.2	7.2	13.2	42.1
국 제	16.5	16.8	76.7	5.4	12.3	51.9	8.5	10.8	75.0	4.3	9.8	51.6
오스트레일리아	1.4	4.3	76.0				4.0	7.3	76.7			
브 라 질	23.8	7.2	72.8				13.9	7.2	72.3			
중 국	10.8	3.7	84.1				7.8	3.0	81.6			
인 도	25.6	19.5	78.8				23.2	18.2	76.9			
일 본	-31.0	-15.9	47.4				-18.7	-9.6	55.4			
미 국	1.2	2.0	82.2				2.2	2.0	80.1			
국 내	4.7	3.1	78.8	-9.3	-1.0	26.8	4.0	2.9	77.2	-7.6	0.4	26.5
아 프 리 카	0.3	6.1	66.4	-5.8	4.0	26.9	-1.9	2.9	65.1	-1.5	2.6	26.9
아시아태평양	5.5	5.8	75.3	-2.5	3.5	58.8	4.2	5.6	75.7	-1.3	4.6	57.5
유 럽	27.4	24.9	78.0	12.9	19.7	49.5	11.5	12.6	74.4	8.5	11.7	50.1
남 미	24.3	13.0	75.5	4.9	5.6	41.9	16.3	11.9	76.0	9.8	5.3	40.4
중 동	11.0	10.7	76.1	21.2	18.3	45.0	8.1	9.5	74.5	12.2	14.8	44.3
북 미	4.4	5.8	80.9	-0.4	7.0	34.0	3.9	5.0	78.8	0.3	6.7	33.8
전 체	11.9	11.5	77.4	3.3	9.2	46.5	6.8	7.8	75.8	2.7	7.6	46.1

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