AirzinePlus

항공운송 동향분석

2011년 1월
글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실

국토해양부
Airportal 항공정보포탈시스템
한국항공진흥협회 KADA KOREA CIVIL AVIATION DEVELOPMENT ASSOCIATION

2011년 1월 글로벌 항공운송분석

□ (총괄) 2011년 1월 전년 동월대비 국제여객 8.2% 증가, 국제화물 9.1% 증가

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)는 2011년 1월 글로벌 항공운송분석을 통해 2011년 1월 국제여객과 국제화물이 전년 동월대비 각각 8.2%, 9.1% 증가하였다고 발표하였다. 계절 조정된 자료를 기준으로 지난 12월과 비교하였을 때 여객과 화물 모두 12월 대비 2.6% 증가하였고, 이러한 증가세는 과거 연평균 5~6% 성장했던 것에 비해 2011년 약 8%의 성장률을 보일 것을 전망하게 해 주었다.

2010년 12월 유럽과 북미지역의 기상악화로 인한 운항중지로 약 1~2% 감소된 것으로 추정된 국제여객과 국제화물은 2011년 1월 감소하였던 수요가 회복된 것으로 나타났다. 2011년 1월 여객은 2009년 초 저점대비 18% 정도 증가, 경제침체 이전인 2008년 1/4분기 고점대비 6%정도 증가하였고, 화물은 2009년 말 저점대비 39% 증가, 2008년 초 고점대비 6% 정도 증가한 것으로 나타났다.

여객탑승률은 수요와 공급이 비교적 유사한 성장률을 보여 77.7%(계절조정된 수치)를 기록하였으나 지난 10월 고점에 비해 1.1%p 낮은 것으로 나타났다. 1월 전 세계 여객수요는 8.2% 증가, 공급력은 9.1% 증가하였으며 화물도 수요와 공급의 안정화를 보인 것으로 나타났다. 지난 9월 이후 화물수요와 공급력 모두 전년대비 평균 10~11% 성장률을 보였고, 화물탑재율 또한 2010년 중반 이후 52~54%를 기록하였다.

2011년 1월 제조/서비스업체의 기업신뢰지수는 2006년 4월 이후 가장 높은 수치를 기록하였고 세계무역의 전망 또한 지속적으로 확대될 것으로 보임에 따라 항공업계는 긍정적인 전망을 보이며 2011년을 시작하였다. 그러나 최근 중동 사태로 인한 원유가격이 급등하면서 유가의 추이가 중요변수로 작용할 것으로 보인다. 브렌트유 기준 연평균 배럴당 84달러로 예상되었던 유가가 현재 배럴당 100달러를 넘어서고 있고, 배럴당 달러가 한 단위씩 증가할 때마다 항공업계는 16억 달러의 추가적 비용을 초래할 것으로 추정됨에 따라 2011년 항공업계는 2010년 대비 46% 떨어진 86억 달러의 순익, 1.4% 순이익률을 달성할 것으로 전망된다.

〈표 1〉 2010년 1월 대비 2011년 1월 실적 증감률

(단위: %)

지 역	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	14.3	13.6	68.7	7.9	13.4	21.2
아시아-태평양	5.8	7.0	77.7	6.4	8.9	61.3
유럽	7.9	8.8	73.9	8.6	9.7	47.7
남미	11.0	12.4	79.7	12.7	4.0	38.8
중동	11.7	11.2	75.8	13.8	14.2	42.8
북미	8.7	10.0	77.2	14.1	15.3	10.1
전체	8.2	9.1	75.7	9.1	10.9	49.2

*PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임

〈표 2〉 2010년 12월 대비 2011년 1월 실적 증감률

(단위: %)

지 역	RPK	ASK	PLF pt	FTK	AFTK	FLF pt
아프리카	2.0	2.8	-0.5	12.7	3.7	2.1
아시아-태평양	2.6	1.5	0.8	2.0	3.9	-1.3
유럽	3.6	5.7	-1.6	1.5	3.8	-1.1
남미	2.4	1.8	0.4	3.0	-0.4	1.5
중동	0.4	0.3	0.1	2.4	2.0	0.2
북미	1.8	1.6	0.2	5.0	2.3	1.1
전체	2.6	3.0	-0.3	2.6	3.2	-0.3

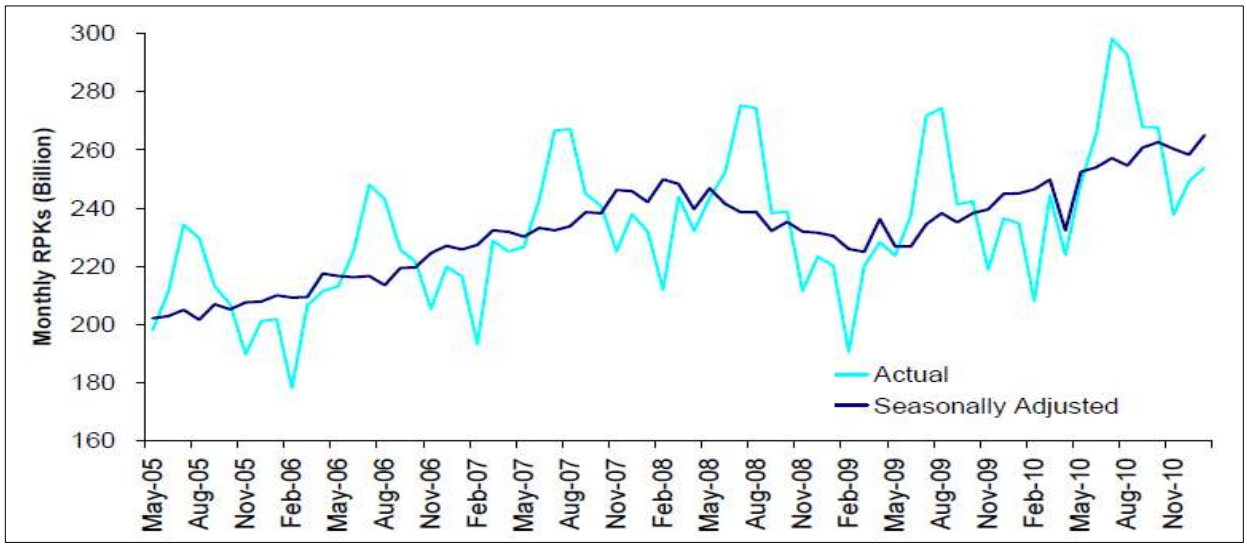
*자료는 모두 계절 조정된 수치임. PLF pt, FLF pt 를 제외한 모든 수치는 전월대비 % 변화율임

□ 국제여객수송실적

2011년 1월 국제여객은 유상여객 킬로미터를 기준으로 전년 동월대비 8.2% 증가하였고, 지난 12월 기상악화 등으로 약세를 보였던 유럽지역 및 북미지역의 실적이 증가됨에 따라 다시 회복되는 추이를 보였다.

계절적으로 조정된 자료를 바탕으로 1월 국제여객을 살펴보면 2009년 초 저점 대비 18% 정도 증가, 2008년 1/4분기 대비 6% 증가하였고, 변동적인 데이터의 특성상 한 달 추이만으로 결론을 내리기에 불충분하지만 아래 〈그림1〉 국제여객수송량 추이 그래프에서 국제여객수요는 증가추세를 보였다고 볼 수 있다.

1월 여객탑승률은 높은 수준을 유지하였으나 공급 증가가 수요보다 더욱 빠르게 진행되고 있는 실정이다. 전년 동월대비 좌석공급은 9.1% 증가한 반면 여객수요는 8.2% 증가하였고 그 결과 탑승률은 75.7%를 달성하였다. 계절 조정된 여객탑승률은 77.7%를 달성하였고, 이는 지난 10월 고점대비 1.1%p 낮은 수치였다.



〈그림 1〉 계절 조정된 국제여객수송량 추이

지역별로 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

✈ 북미지역, 2008년 초 최절정보다 2% 높은 수준

북미지역 항공사들은 전년 동월대비 여객수요가 8.7% 증가, 공급력 10.0% 증가하였다. 2010년 전 세계에서 가장 높은 탑승률을 보였던 북미지역은 1월 수요보다 공급의 증가폭이 더욱 큼에 따라 탑승률이 77.2%로 떨어졌다. 현재 북미항공사들에 의해 수송된 국제여객수송량은 2008년 초 고점보다 2% 높은 수준으로 나타났다.

✈ 유럽지역, 12월 기상악화 등으로 감소하였던 여객수요 회복

유럽지역 항공사들은 전년 동월대비 여객수요가 7.9% 증가, 공급력이 8.8% 증가하였다. 1월 유럽지역의 강한 성장세는 기상악화로 인한 운항중단 등으로 감소하였던 12월 실적을 회복하였으나, 이러한 회복세에도 불구하고 공급력 증가가 수요증가를 능가하여 탑승률은 0.6%p 감소한 73.9%를 기록하였다.

✈ 아시아-태평양지역, 지난 12월 대비 2배정도 높은 수준으로 성장

전체 여객 수요의 약 27%를 점유하는 아태지역항공사의 여객수요는 전년 동월대비 5.8% 증가하여 지난 12월 2.8% 증가대비 약 2배정도 높은 수준을 기록하였다. 계절조정 자료 기준으로 전월(12월)대비 2.6% 증가하였고, 이는 지난 9월 이후 전년 동월대비 평균 1% 증가한 것에 비해 약 1.6%p 높은 것으로 나타났다. 아태지역의 강한 경제성장률은 항공시장성장률을 지속적으로 촉진시키는 요인이 될 것으로 보인다.

✈ 중동지역, 경기침체 이후 강한 회복세. 정치적 불안으로 여객이 다소 감소할 것으로 전망

중동지역 항공사들의 여객수요는 전년 동월대비 11.7% 증가하였다. 경기침체 이후 강한 회복세를 보인 중동지역은 2008년 9월 저점에 비해 약 45% 정도 높은 수준을 기록하였고, 중동지역의 GDP 성장률이 4.2%로 긍정적으로 전망됨에 따라 항공시장 또한 지속적인 성장세를 보일 것으로 전망되고 있다. 중동지역의 정치적

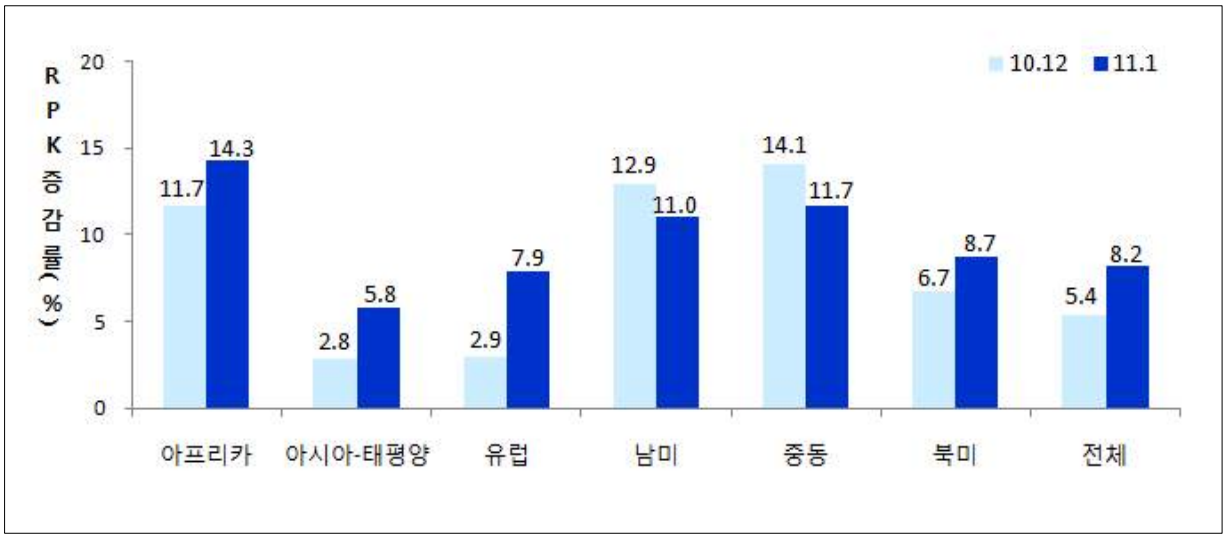
불안정은 역내 수요를 다소 떨어뜨릴 것으로 예상되며, 이집트, 리비아, 튀니지는 역내 국제여객 수송량의 1/5를 차지하고 있다.

✈ 남미지역, 전 세계에서 가장 높은 탑승률

남미지역항공사들은 공급력과 여객수요가 전년 동월대비 각각 12.4%, 11.0% 증가하였다. 탑승률은 약 1%p 감소한 79.7%를 기록하였으나 전 세계에서 가장 높은 탑승률을 기록하였다. 멕시카나항공사를 제외한 실적추이를 살펴보고자 자료를 재조정한 결과 2011년 1월 남미지역은 2010년 11.3% 성장한 것과 유사한 성장률을 보였고, 경제침체 이전인 2008년 초보다 약 16% 높은 수준으로 성장한 것으로 나타났다.

✈ 아프리카지역, 전년 동월대비 14.3%로 가장 높은 성장세

아프리카지역항공사들은 전년 동월대비 여객수요가 14.3% 증가, 2008년 초 대비 28% 높게 증가하였다. 이러한 높은 성장세에도 불구하고 아프리카지역은 전체 수송량의 약 3%밖에 못 미쳐 영향력이 상대적으로 미미한 것으로 나타났다. 탑승률은 68.7%로 전 지역에서 가장 낮은 수치를 기록하였다.



〈그림 2〉 지역별 전년 동월대비 여객 증감률

□ 국제화물수송실적

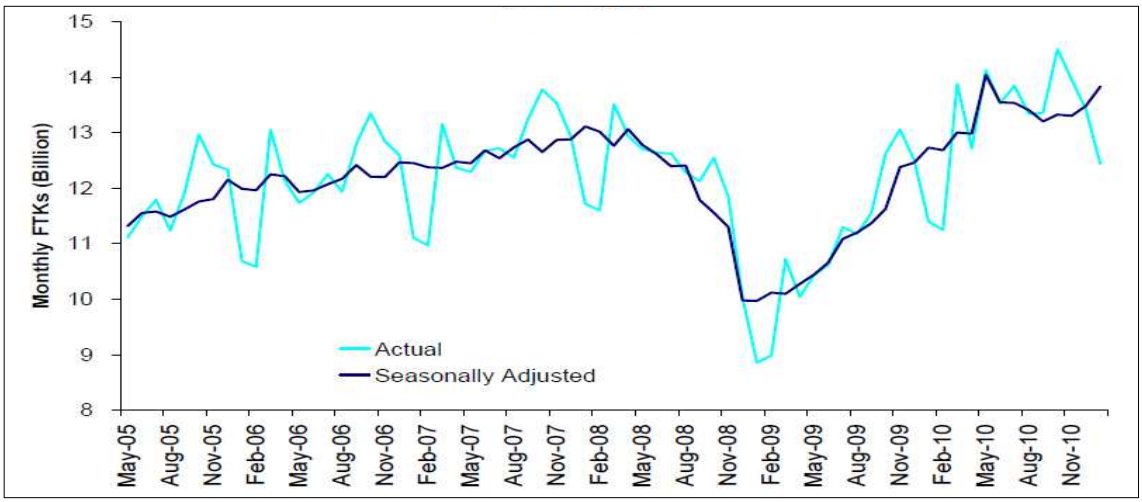
2011년 1월 국제항공화물은 지난 11월 전년 동월대비 6.9% 증가, 12월 전년 동월대비 7.3% 증가한 것에 비해 전년 동월대비 9.1% 증가함으로써 보다 견고한 성장세를 보였다. 계절 조정된 자료 기준으로 국제항공화물은 지난 9월 이후 전월대비 평균 1.2% 증가하였고, 2011년 1월은 그 성장세가 더욱 커 경기침체 이전보다 6% 정도 높고 2010년 5월 대비 2% 정도 낮은 수준을 기록한 것으로 나타났다.

국제화물 탑재율은 49.2%이고 계절 조정된 탑재율은 53%로, 안정적인 수요공급조건의 영향을 받은 것으로 추정된다.

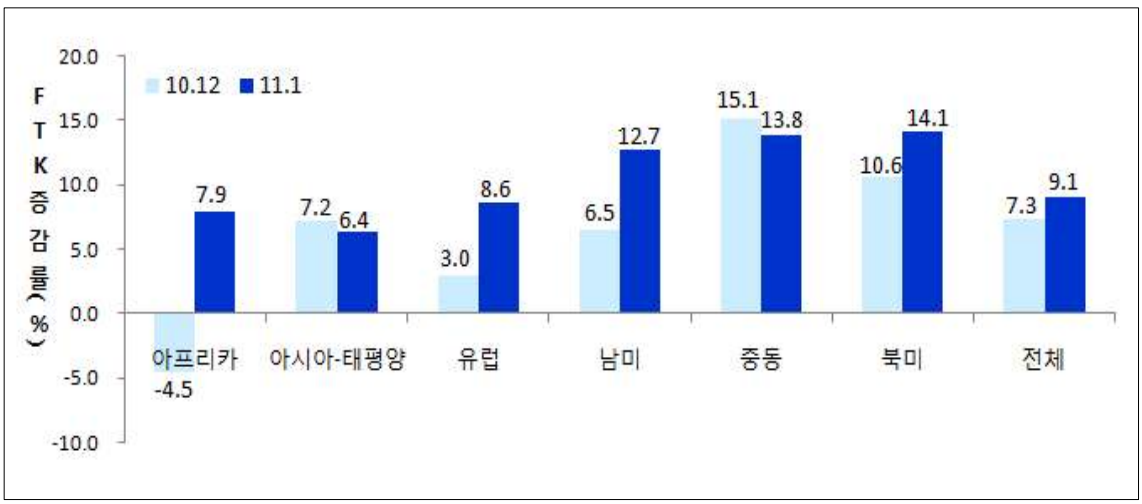
2011년 1월 국제화물시장을 지역별로 살펴보면 아태지역과 중동지역을 제외하고 모두 전월 성장률에 비해 증가하는 추이를 보였다.

아태지역의 경우 1월 국제화물이 전년 동월대비 6.4% 증가, 지난 12월 전년 동월대비 7.2% 증가한 것에 비해 다소 낮은 증가율을 보였다. 계절 조정된 자료를 바탕으로 전월(12월)대비 실적을 살펴보면 공급력 대비 수요 증가가 둔화되어 탑재율이 -1.3% 떨어진 것으로 나타났다. 하지만 1월 아태지역의 실적은 경제 침체 이전의 고점보다 여전히 6% 정도 높은 수준이었고, 저점보다 48% 정도 높은 수준이었다.

북미지역의 경우 전년 동월대비 14.1% 증가하여 지역 중 가장 높은 성장률을 보였다. 지난 11월 이후 11%까지 증가하였고, 현재 경제침체 이전 고점보다 약 10% 정도 높은 수준으로 성장하였다. 반면 지속적으로 경기침체를 보인 유럽지역은 국제화물 수송량 회복세 둔화로 현재 경제 침체이전 고점대비 여전히 11% 낮은 수준에 머물렀다.



〈그림 3〉 계절 조정된 국제화물수송량 추이



〈그림 4〉 지역별 전년 동월대비 화물 증감률

참고자료

- **RPK(Revenue Passenger Kilometers, 유상여객킬로미터):**
  1여객킬로미터란 여객 1명을 1키로미터 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