

항공운송 동향분석

2011년 3월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



2011년 3월 글로벌 항공운송분석

□ (총괄) 일본지진, MENA 지역 정정불안으로 여객은 성장세가 둔화된 반면 화물은 회복되는 추이

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2011년 3월 글로벌 항공운송분석에 의하면 3월 국제여객과 국제화물이 일본지진, 장기적인 중동·북아프리카 지역 정정 불안에 따른 유가상승 등의 영향으로 2개월 연속 감소한 것으로 나타났다. 국제여객은 2월 전년대비 5.8% 성장한 것에 비해 3월 3.8%의 성장률을 보이며 감소하였고, 국제화물은 2월 전년대비 1.8% 성장한 것에 비해 3월 3.7%의 성장률을 보이며 다소 회복되는 추이를 보였다.

최근 항공운송수요는 2010년(여객 8.3%, 화물 20.8% 성장)에 비해 급격히 감소되는 추이를 보였다. 2011년 성장률의 둔화는 2009년 말과 2010년 초 경기침체 이후 회복에 따른 기저효과로 불가피한 것이나, 2월까지 여객수요 연 6% 성장하는 장기추세에 매우 근접하였다. 3월 일본지진, 중동·북아프리카 지역 정정 불안의 영향으로 여객수요가 약 2%p 감소된 것으로 추정된다.

지난 3월 11일 발생한 일본 대지진은 일본국내 항공시장 여객수요를 약 -22% 감소(계절조정자료 기준)시킨 것으로 나타났다. 지역적으로 미친 영향을 살펴보면 아태지역 항공사들은 2% 이상, 북미지역 항공사들은 1%, 유럽지역 항공사들은 0.5% 감소한 것으로 나타났으며, 전반적인 국제여객수요는 약 1%p 감소된 것으로 추정되었다.

중동·북아프리카지역의 정정불안은 국제화물수송량을 0.9%p 감소시켰다. 특히 이집트, 튀니지는 3월에도 10~25% 낮은 수준에 머무르며 그 영향을 크게 받은 것으로 나타났고, 리비아의 군사적 개입은 역내 운항을 멈추게 하는 요인이 되었다.

그 외 남미지역과 같은 이머징마켓은 이러한 요인으로부터 영향을 적게 받으며 지속적으로 강한 성장세를 보인 것으로 나타났다. 유가가 배럴당 120달러를 보였음에도 불구하고 2011년 글로벌 항공시장은 2010년에 비해 성장률이 다소 둔화될 수 있으나 견조한 성장률을 보일 것으로 전망되고 있다. 2/4분기까지 일본지진과 중동·북아프리카지역의 정정불안이 시장성장의 하방리스크 요인으로 작용할 것으로 보이나, 경제 호조에 힘입어 2/4분기 이후 여객과 화물시장은 성장세를 회복할 것으로 보인다.

〈표 1〉 2010년 3월 대비 2011년 3월 실적 증감률

(단위 : %)

| 지역 | RPK | ASK | PLF | FTK | AFTK | FLF |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| 아프리카 | -7.0 | 1.0 | 62.7 | -2.8 | -1.8 | 32.2 |
| 아시아-태평양 | 0.0 | 6.7 | 74.2 | -0.6 | 6.0 | 64.8 |
| 유럽 | 5.3 | 9.1 | 75.3 | 6.1 | 8.6 | 54.0 |
| 남미 | 22.2 | 16.2 | 77.0 | 10.4 | 4.6 | 44.9 |
| 중동 | 5.6 | 9.8 | 73.2 | 10.1 | 17.1 | 46.9 |
| 북미 | 3.7 | 9.9 | 76.9 | 7.1 | 13.0 | 44.3 |
| 전체 | 3.8 | 8.6 | 74.6 | 3.7 | 9.1 | 54.3 |

*PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임.

〈표 2〉 2010년 1~3월 대비 2011년 1~3월 실적 증감률

(단위: %)

| 지역 | RPK | ASK | PLF | FTK | AFTK | FLF |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| 아프리카 | -1.7 | 4.0 | 63.7 | 2.6 | 3.0 | 27.7 |
| 아시아-태평양 | 3.2 | 6.9 | 75.9 | -0.1 | 6.0 | 62.0 |
| 유럽 | 6.8 | 9.3 | 74.0 | 7.1 | 9.2 | 51.4 |
| 남미 | 14.8 | 13.8 | 77.6 | 11.7 | 4.3 | 42.6 |
| 중동 | 8.4 | 10.4 | 73.9 | 9.4 | 14.4 | 44.8 |
| 북미 | 6.4 | 10.6 | 75.4 | 9.4 | 13.8 | 42.5 |
| 전체 | 5.9 | 8.9 | 74.5 | 4.6 | 9.2 | 51.6 |

* PLF, FLF를 제외한 모든 수치는 전년대비 % 변화율임.

〈표 3〉 2011년 2월 대비 2011년 3월 실적 증감률

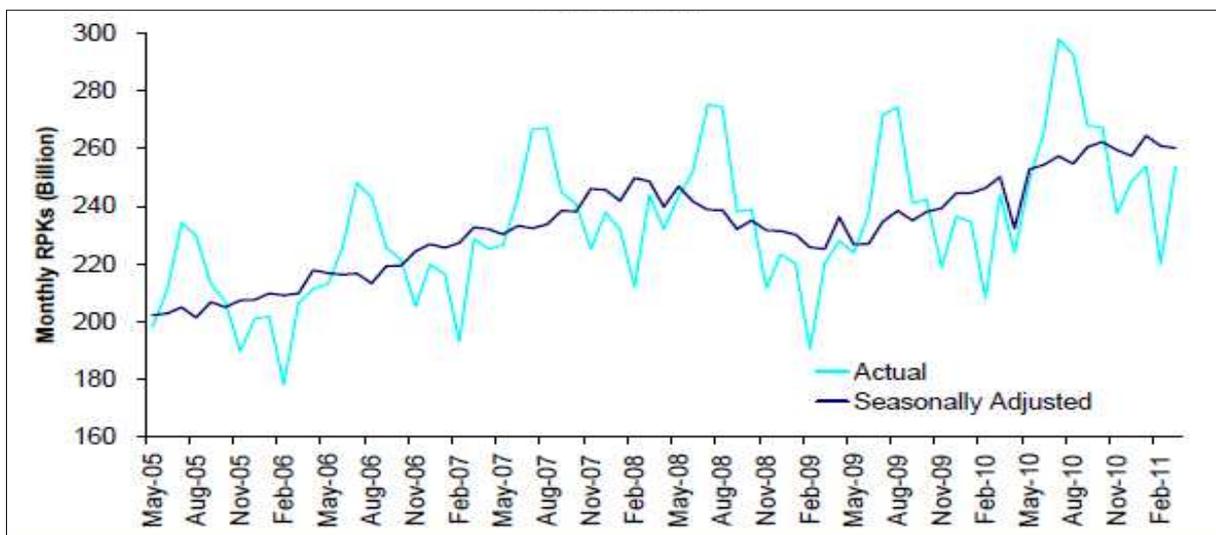
(단위: %)

| 지역 | RPK | ASK | PLF pt | FTK | AFTK | FLF pt |
|---------|------|-----|--------|-----|------|--------|
| 아프리카 | 6.5 | 6.2 | 0.2 | 3.6 | 3.8 | 0.0 |
| 아시아-태평양 | -2.2 | 0.8 | -2.3 | 8.2 | 5.2 | 1.8 |
| 유럽 | 0.0 | 0.5 | -0.3 | 1.8 | 1.0 | 0.4 |
| 남미 | 4.7 | 2.2 | 1.9 | 1.6 | 1.0 | 0.3 |
| 중동 | 0.1 | 0.8 | -0.6 | 4.3 | 3.2 | 0.5 |
| 북미 | -0.9 | 0.3 | -0.9 | 0.2 | 1.0 | -0.3 |
| 전체 | -0.3 | 0.9 | -0.9 | 4.5 | 2.8 | 0.8 |

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

□ 국제여객

일본과 중동·북아프리카지역의 영향으로 국제여객시장의 견조한 성장세는 3월 다소 감소하였다. 경제 침체기이후 2009년 말과 2010년 초 약 10%의 성장률로 회복세를 보이던 여객수요는 다소 감소하였으나 2010년 말까지 6%의 이상의 성장추세를 보였다. 연료비용의 상승은 가격에 민감한 여행객들에게 영향을 미쳤고 2010년 말부터 수요성장세 둔화에 기인하였다.(비즈니스여행에 의한 프리미엄 좌석판매가 강세를 보이고 있지만 이코노미 좌석판매는 지난 10월 이후 감소추이를 보이고 있음)



[그림 1] 계절 조정된 국제여객수송량 추이

지역별로는 일본과 MENA지역의 영향으로 아태지역, 북미지역, 유럽지역이 감소세를 보였으나 남미지역과 아프리카지역의 성장세가 수요를 견인하여 상쇄시킨 것으로 나타났다. 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

➔ 북미지역, 2월에 이어 성장세 둔화 지속

북미지역 항공사들은 3월 전년대비 3.7% 성장하였으나 지난 2월 6.7% 성장한 것에 비해 3%p 떨어진 것이었다. 2월 대비 공급력은 0.3% 증가하였으나 여객수요는 -0.9% 감소함으로써 탑승률 또한 0.9%p 떨어진 76.9%를 기록하였다.

➔ 아태지역, 일본 대지진의 영향으로 부정적 추세로 전환

아태지역 항공사들은 전년대비 0% 성장함으로써 부정적인 추이를 보였다. 2월 대비 공급력은 0.8% 증가하였으나 여객수요는 -2.2% 감소하였고, 탑승률 또한 2.3%p 감소한 74.2%를 기록하였다.

➔ 유럽지역, 비즈니스수요는 강세를 보이거나 지속적인 경제약세현상으로 성장세 정체

유럽지역 항공사들은 3월 전년대비 5.3% 성장하였으나 2월 전년대비 7.4% 증가한 것에 비해 성장세가 다소 감소하였다. 2월 대비 공급력은 0.5% 증가하였으나 여객은 0% 성장률을 보이며 정체되는 양상을 보였고, 탑승률 또한 0.3%p 낮은 5.3%를 기록하였다. 일본을 제외하고 장거리 비즈니스수요는 강세를 보였으나 지속적인 경제약세현상은 여내 수송량을 떨어뜨릴 것으로 전망된다.

➔ 중동지역, 지속적인 감소세

중동지역 항공사들은 3월 전년대비 5.6% 성장하였고, 2월 대비 공급력이 0.8% 증가, 여객수요가 0.1% 증가한 것으로 나타났다. 탑승률은 -0.6% 감소한 73.2%를 기록하였다.

➔ 남미지역, 지역 중 가장 높은 성장세

남미지역 항공사들은 전년대비 22.2% 증가하였고 이는 2010년 칠레 지진으로 인한 기저효과로 볼 수 있다. 2월과 비교하였을 때 공급력과 여객수요가 각각 2.2%, 4.7% 증가하였으며 탑승률 또한 1.9%p 상승한 77%를 기록함으로써 지역 중 가장 높은 수치를 기록하였다.

➔ 아프리카지역, 2월에 이어 전년대비 약 10%이상의 감소세

아프리카지역 항공사들은 1월 전년대비 10% 상승했던 반면 2월과 3월에는 -10%이상의 감소세를 보이며 매우 상반된 추이를 보였다. 역내 비중이 높은 이집트와 튀니지는 3월에도 지속적으로 불안한 상태가 유지되었고 역내 수송량을 크게 떨어뜨리는데 기인하였다. 3월 여객수요는 전년대비 -7.0% 감소하였으나 지난 2월 전년대비 -9.7% 감소한 것에 비해 다소 개선된 것이었다. 2월대비 공급력과 여객수요가 각각 6.2%, 6.5% 증가하였고, 탑승률은 0.2%p 증가한 62.7%를 기록하였으나 이는 산업평균(74.6%)에 비해 매우 못 미치는 실적이었다.



[그림 2] 2011년 2월 대비 2011년 3월 지역별 여객 증감률

□ 국제화물

2010년 하반기부터 2011년 1월까지 국제화물 수요는 연평균 10% 이상의 성장세를 보이며 세계무역 성장률과 유사한 추이를 보였다. 그러나 이러한 추이는 2011년 2월 성장률이 전년대비 -1.8%까지 하락함으로써 다소 떨어졌고, 3월 전년대비 3.7% 증가하며 성장세로 전환하였다. 이는 일본과 MENA지역을 제외한 이머징마켓과 미국경제의 성장세로 인한 무역거래량 증가에 의한 것으로 추정되며, 지난 3월 11일 발생한 일본지진과 쓰나미로 인한 영향이 없었다면 화물수요의 회복세는 더욱 컸을 것으로 보인다.

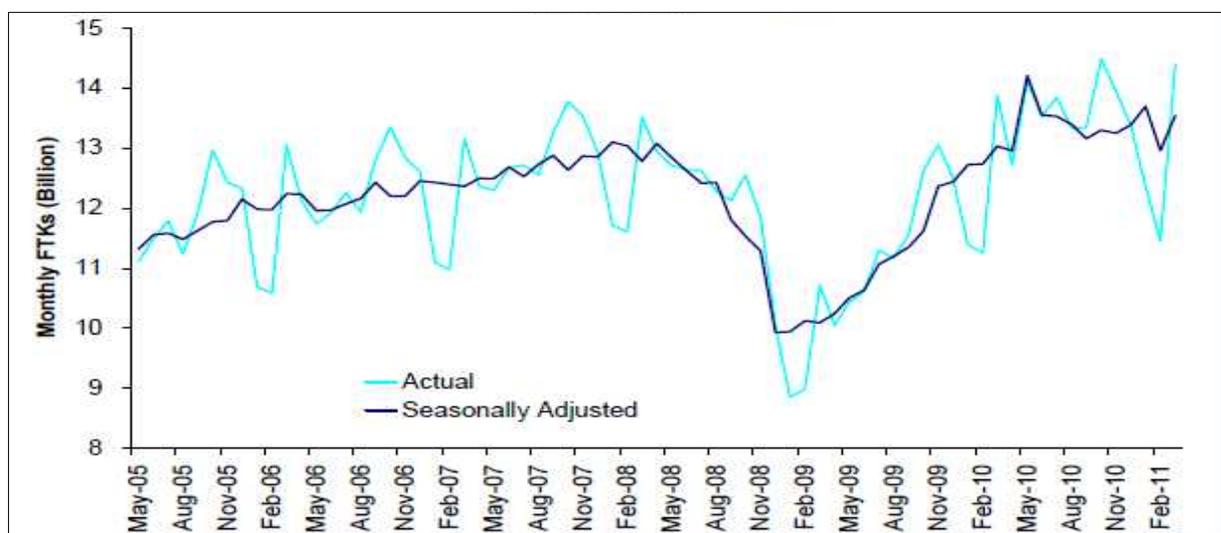
일본은 전자제품 및 자동차 공급체인의 주요 공급자일 뿐만 아니라 항공화물운

송의 주요 국가이기도 하여 일본 공급체인 붕괴는 3월 항공화물 수송량의 막대한 손실을 초래하였다. 유럽, 미국지역 등의 지속적인 항공화물수요 강세에도 불구하고 2개월간 화물수요의 추이는 MENA지역과 일본이 항공화물시장에 미치는 영향력이 얼마나 큰 지를 보여주었다. 그러나 일본의 공급체인 붕괴는 2011년 하반기 이전에 회복될 것으로 보인다.

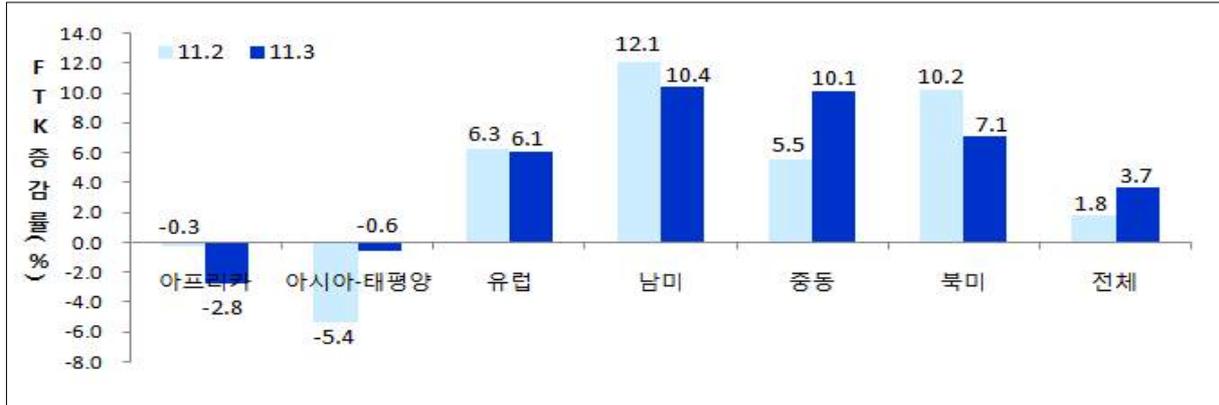
지역별로 살펴보면 먼저 국제화물시장의 43%를 점유하는 아태지역 항공사들이 3월 전년대비 -0.6% 감소한 것으로 나타났다. 이는 지난 2월 중국 춘절로 인한 임시적인 생산중단 등의 영향으로 -5.4% 감소했던 것에 비해 상당히 개선된 것이었다. 2월 대비 8.2% 성장하였으며, 일본 지진과 쓰나미로 인한 피해가 회복되면 더욱 개선될 것으로 보인다.

유럽과 북미지역 항공사들은 전년대비 각각 6.1%, 7.1% 성장한 것으로 나타났다. 2월과 비교하였을 때 유럽지역 항공사들은 1.8% 증가한 것에 반해 북미지역 항공사들은 단지 0.2% 증가하였다.

중동지역과 남미지역 항공사들은 전년대비 각각 10.1%, 10.4% 성장하였고, 아프리카지역 항공사들은 전년대비 -2.8% 하락함으로써 가장 좋지 않은 실적을 보였다.



[그림 3] 계절 조정된 국제화물수송량 추이



[그림 4] 2011년 2월 대비 2011년 3월 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, 화물이용율):
유효화물톤킬로미터에 대한 화물톤킬로미터의 비율