

항공운송 동향분석

2011년 9월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



2011년 9월 글로벌 항공운송분석

- ❖ 9월 항공여객은 세계 경제위기 우려로 인한 소비심리 위축에도 불구하고 전월대비 국제·국내여객 모두 소폭 상승하며 성장세를 지속한 반면 항공화물은 여객에 비해 빠르게 경제상황을 반영함으로써 하강세를 지속
 - 국제·국내여객 전년대비 각각 6.6%, 3.8% 증가, 항공화물 전년대비 2.7% 감소

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2011년 9월 글로벌 항공운송분석에 의하면 항공운송수요의 추세가 여객은 성장하고 화물은 침체를 지속함으로써 상반된 양상을 보인 것으로 나타났다.

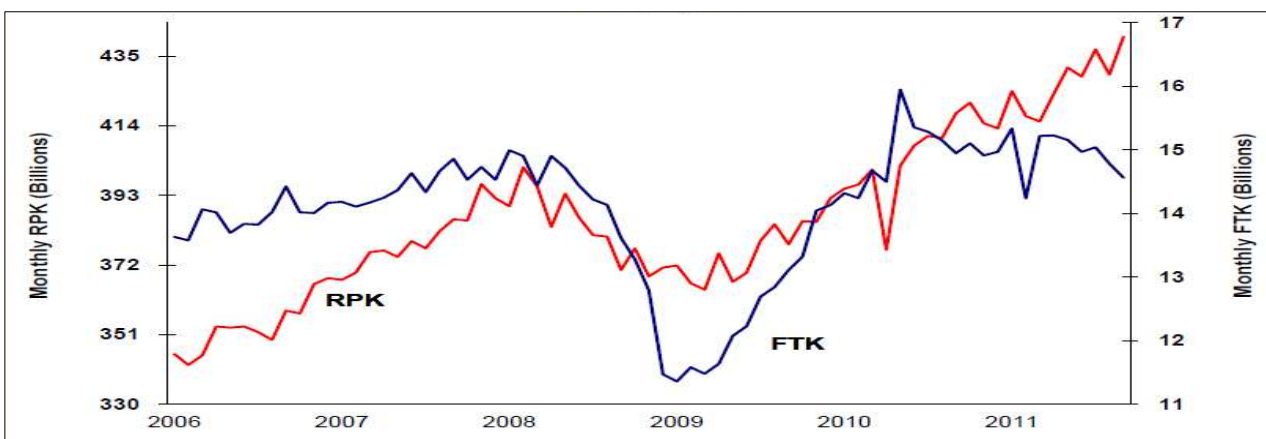
9월 전체여객은 전년대비 5.6% 증가하며 전월(8월) 4.6% 증가보다 더욱 강세를 보인 반면 화물은 전년대비 2.7% 감소하면서 전월 2.4% 감소에 비해 소폭 하락한 것으로 나타났다.

9월 여객수요의 강세는 지난 8월 성장세가 다소 하락하였다가 다시 회복된 것으로 매우 놀라운 성과로 볼 수 있다. 국내외시장의 여러 잠재 위협요인의 영향에도 불구하고 국내·국제시장 모두 여객수요가 전반적으로 성장추세를 나타내었으며, 특히 지난 3월 일본 대지진의 영향으로 약세를 보인 국내여객시장은 중국과 인도의 강한 성장세가 여객수요를 견인함으로써 전월대비 2.8% 증가하며 국제여객시장보다 전월대비 높은 성장세를 보였다. 한편 유럽발 경제위기의 영향을 받은 국제여객시장의 경우 남미와 유럽시장이 상승세를 이끌며 성장세를 지속한 것으로 나타났다.

하지만 이러한 여객수요의 성장세는 비즈니스 및 소비자신뢰지수, 여객수요성장세 둔화의 선행지표인 화물수요의 하락세가 3/4분기 이후 더욱 확대된 점을 고려할 때 향후 전망이 밝지 않은 실정이다.

5개월 연속 감소한 항공화물 부진의 주된 요인은 유럽의 경제침체와 아시아 제조업체의 연쇄 부진 영향으로 나타났으며, 특히 지역 중 아태지역과 유럽지역의 하락세가 큰 것으로 나타났다. 국내 화물수요의 변화는 거의 없었으며, 국제무역 침체 영향으로 국제화물수요의 하락세가 크게 나타나면서 탑재율 또한 낮아진 것으로 나타났다.

9월 여객부문이 예상보다 높은 성장세를 보였음에도 불구하고 항공 산업은 더욱 악화된 시나리오에 대비하고 있는 것으로 나타났다. 최근 항공사 비즈니스 신뢰조사에 의하면 수익측면에서 향후 12개월간 매우 큰 폭의 하락이 전망되었으며, 매출 불확실성으로 인한 단위비용의 증가에 대한 확대우려가 큰 것으로 나타났다. 조사 응답자의 90%는 여객부문에서는 변화가 없을 것이라 답하였지만 화물의 경우 현재와 유사하거나 감소할 것이라고 전망하였다.



〈그림 1〉 계절 조정된 항공여객, 항공화물 추이

〈표 1〉 기간별 국제, 국내 항공운송실적 비교

(단위 : %)

구분	'11년 9월 vs '10년 9월			'11년 1~9월 vs '10년 1~9월			'11년 9월 vs '11년 8월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	6.6	3.8	5.6	7.5	4.4	6.3	2.1	2.6	2.7
ASK	7.5	2.8	5.8	8.7	3.1	6.6	1.1	1.0	1.0
PLF	79.5	78.8	79.2	77.9	79.3	78.4	0.7	1.3	1.3
FTK	-3.0	-0.7	-2.7	0.4	-1.9	0.1	-1.0	0.1	-1.5
AFTK	2.5	2.0	2.4	6.1	0.4	4.8	0.0	1.1	0.3
FLF	49.3	29.8	45.1	50.6	28.0	45.7	-0.5	-0.3	-0.8

※ RPK(유상여객킬로미터), ASK(유효좌석킬로미터), PLF(여객탑승률)
 FTK(화물톤킬로미터), AFTK(유효화물톤킬로미터), FLF(화물탑재율)
 8월 대비 비교 시 이용률은 % 차이를 의미함

□ 여객

❖ 국제

국제여객수요는 8월 하락세를 보이다가 9월 다시 증가하며 7월 수준으로 회복되었다. 지난 5월부터 9월까지 국제여객수요는 연평균 약 4%대로 성장하였는데, 이는 2011년 초보다 2배정도 상승된 것이었다. 하지만 항공여객시장은 세계 경제상황에 매우 민감한 특성을 가지고 있으므로 9월 나타난 성장세는 향후 지속되기 힘들 것으로 보인다.

최근 선진국을 중심으로 전 세계적인 비즈니스 신뢰지수의 급격한 하락 및 소비심리 위축 등으로 인하여 비즈니스·여행수요가 모두 부정적인 영향을 받고 있는 것으로 나타났으며, 신흥시장의 경우 호황이었던 작년 예약수요와 상대적으로 견고한 경제상황으로 인하여 지속적으로 강세를 보이고 있는 것으로 나타났다.

국제여객탑승률은 9월 79.5%로 전년 80.1%였던 것에 비해 다소 낮게 나타났다. 지역 중 가장 높은 탑승률을 보인 것은 북미지역으로 82.6%를 기록하였고, 그 뒤를

이어 유럽이 82.4%를 기록하였다. 아태지역은 신형 대형항공기의 도입으로 탑승률이 다소 떨어져 76.0%를 기록하였다.

➔ 아프리카지역, 지역 중 가장 낮은 탑승률 기록

아프리카지역은 공급력과 여객수요가 전년대비 각각 5.2%, 5.0%로 유사한 성장세를 보이며 70.5% 탑승률을 기록, 지역 중 가장 낮은 탑승률을 기록하였다.

➔ 아태지역, 여객성장세 둔화로 인한 탑승률 하락

아태지역은 전월 여객수요가 다소 회복되는 듯 보였으나 9월 전년대비 공급력이 6.3% 증가, 여객수요가 4.3% 증가하면서 공급력에 비해 여객성장세가 둔화된 것으로 나타났다. 탑승률 또한 76.0%로 산업평균인 79.5%에 못 미치며 아프리카지역에 이어 두 번째로 낮은 실적을 나타내었다.

➔ 북미지역, 지역 중 가장 낮은 성장세

북미지역은 여객수요와 공급력이 전년대비 각각 1.2%, 2.9% 증가하며 지역 중 가장 낮은 성장세를 나타내었다. 하지만 공급력 조절로 인하여 탑승률은 82.6%로 가장 높은 실적을 기록하였다.

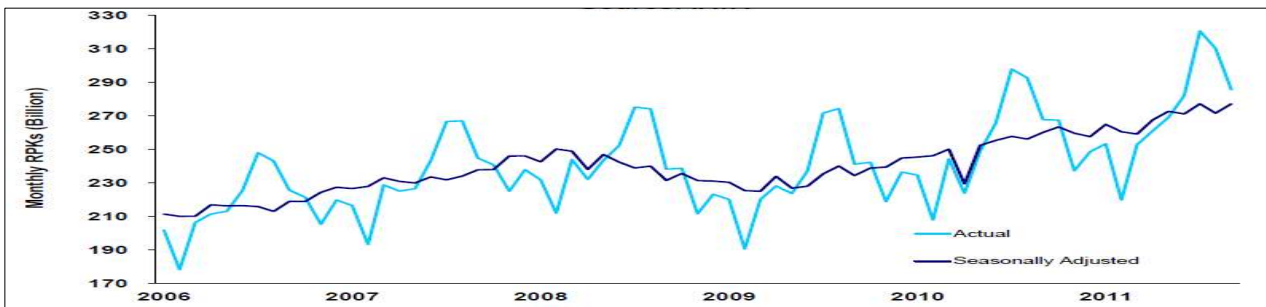
➔ 유럽지역, 불안정한 경제상황에도 불구하고 공급력 확대로 수요성장세 지속

유럽지역은 전년대비 여객수요 9.2%, 공급력 9.5% 증가하며 여객수요와 공급력이 유사하게 성장하였다. 유로존의 불안정한 경제상황에도 불구하고 이러한 여객호조현상은 지난해에 비해 약 10% 정도 증가한 공급력 확대에 의한 것으로 나타났다. 탑승률도 82.4%를 기록하며 가장 높은 탑승률을 기록한 북미지역과 거의 유사한 수준을 나타내었다.

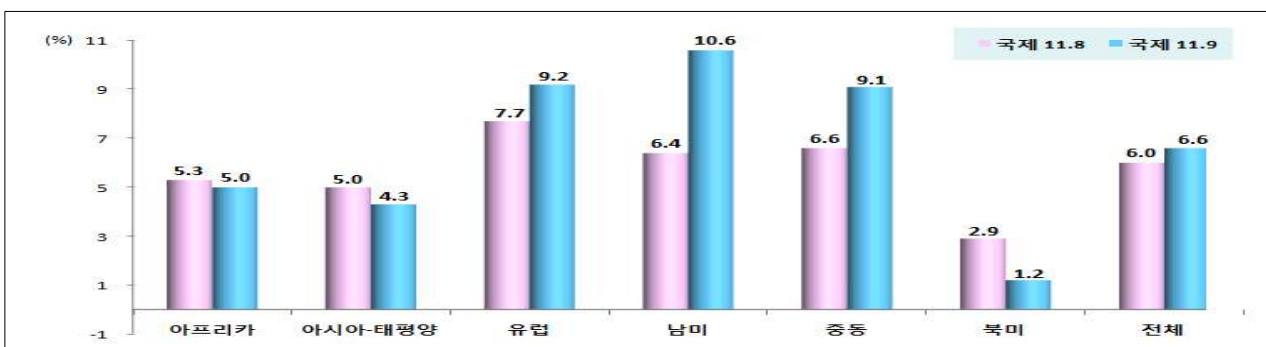
➔ 남미지역, 지역 중 가장 높은 성장세 기록

남미지역은 전월 급격하게 감소하였던 수요분이 회복되면서 9월 전년대비 여객수요와 공급력이 모두 10.6% 증가하며 지역 중 가장 높은 성장세를 나타내었다.

➤ 중동지역, 지역 중 유일하게 공급력보다 빠른 수요성장세를 보이며 증가
 중동지역은 전년대비 여객수요 9.1%, 공급력 8.5% 증가하며 근소한 차이지만 지역 중 유일하게 여객수요 성장세가 공급력에 비해 앞선 것으로 나타났다. 이는 근래 두 자릿수의 성장세를 보이던 공급력이 한자리수의 성장세로 전환되면서 나타난 것으로 탑승률도 전월대비 1.9%포인트 상승한 77.2%를 기록하였다.



〈그림 3〉 국제 항공여객 추이



〈그림 4〉 지역별 국제 항공여객 성장률

❖ 국 내

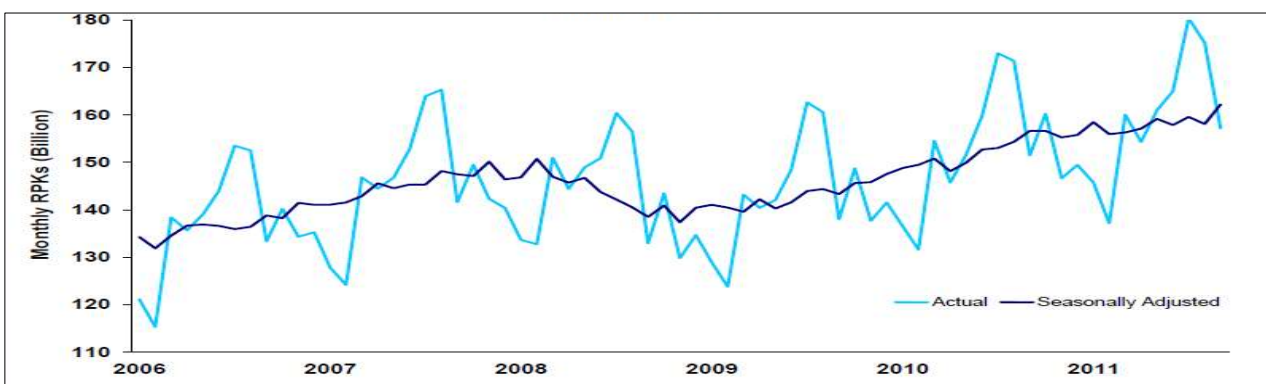
9월 국내여객은 감소폭을 줄이며 회복세를 보이던 일본시장이 전월대비 다시 2.4% 감소하였음에도 불구하고 전년대비 3.8% 증가하며 8월 2.2% 성장에 비해 소폭 증가한 것으로 나타났다. 이는 미국에 이어 두 번째로 큰 시장인 중국의 강한 성장세가 반영된 것으로, 전월 긴축정책, 기저효과 등의 영향으로 다소 낮은 성장세를 보였던 중국은 9월 전월대비 3%포인트 증가하며 일본수요의 감소분을 충당한 것으로 나타났다.

전반적으로 9월 국내여행시장은 공급력보다 여객수요가 더욱 강세를 보였고, 이로 인하여 탑승률이 최고치를 기록한 것으로 나타났다.

지역 중 가장 높은 탑승률을 기록한 곳은 중국으로 82.6%를 기록하였으며, 그 외 오스트레일리아와 미국이 산업평균인 78.8%보다 높은 수준의 탑승률을 기록한 것으로 나타났다. 지역 중 가장 낮은 탑승률을 기록한 곳은 일본으로 대지진 발생 이후 회복세를 보이며 안정화되던 일본시장의 여객수요 감소세가 또 다시 확대되면서 탑승률이 하락한 것으로 나타났다.

상대적으로 공급-수요간 차이가 두드러진 시장은 브라질로, 9월 브라질의 여객수요는 전년대비 7.5% 증가하였으나 공급력이 이보다 2배가량 높은 14.6% 증가하며 일본과 유사하게 낮은 탑승률을 나타내었다.

그 외에 인도는 국내항공시장에서 약 3%로 낮은 비중을 차지하지만 9월 공급력과 여객수요가 각각 20.1%, 18.4% 증가하며 가장 높은 성장세를 나타내었고, 국내항공시장의 약 46%를 점유하며 가장 큰 시장인 미국은 여객수요가 전년대비 1.6% 증가하며 성장세 둔화를 지속한 것으로 나타났다.



〈그림 5〉 국내 항공여객 추이



〈그림 6〉 국가별 국내 항공여객 성장률

□ 화 물

❖ 전체(국제+국내)

5개월 연속 하락세를 지속한 항공화물수요는 3/4분기 감소폭이 더욱 커지며, 1/4분기 대비 5% 정도 낮은 수준을 보인 것으로 나타났다. 경제 및 무역상황이 침체되고 비즈니스 신뢰지수 감소하면서 예측된 판매수요보다 재고량이 증가하였고 그 영향으로 화물수요가 지속적으로 감소한 것이었다.

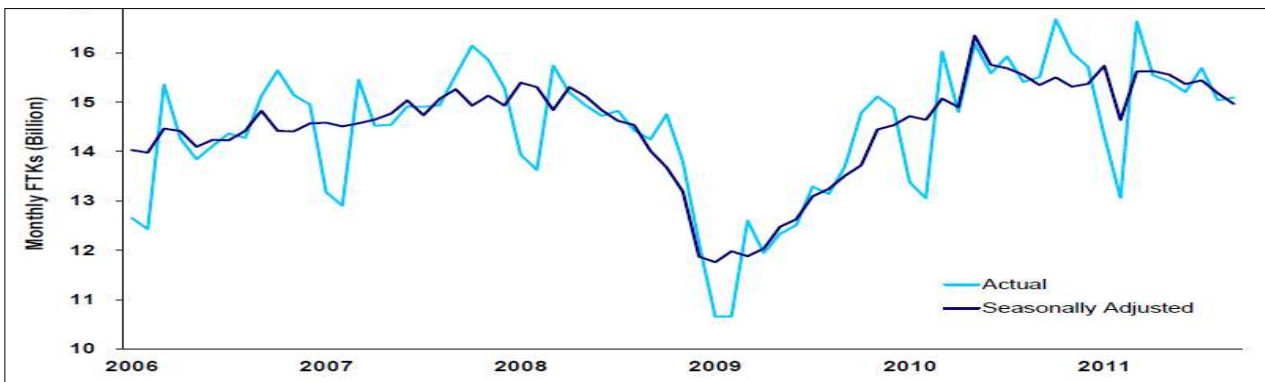
지역별로 나누어 살펴보면 마이너스성장을 보인 지역은 아프리카·아시아태평양·유럽지역이었고, 플러스성장을 보인 지역은 신흥시장인 남미와 중동지역이었다.

특히 항공화물시장에서 높은 비중을 차지하는 아태지역(약 41% 점유)과 유럽지역(약 22% 점유)이 9월 전년대비 각각 6.3%, 2.4% 감소하며 전반적으로 감소세를 이끌었고, 두 번째로 높은 비중을 차지하는 미국(약 24% 점유) 또한 전년대비 0% 성장하면서 마이너스성장을 촉진시킨 요인이 되었다.

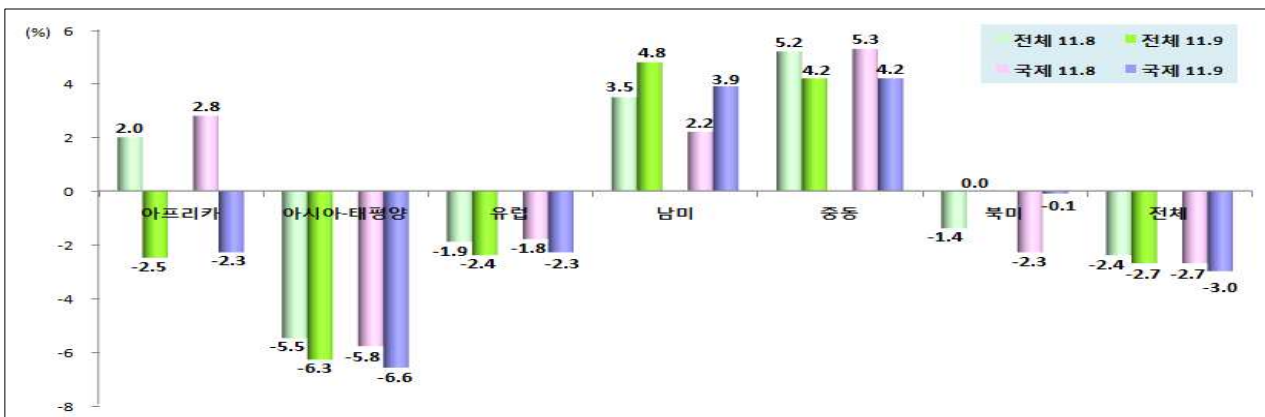
전체 항공화물 시장의 약 41%를 점유하는 아태지역 약세현상의 주된 원인으로 는 역내 무역량 감소를 꼽을 수 있으며, 3월 일본 대지진과 쓰나미, 원전사고로 인한 자동차·전기업체의 공급망 붕괴, 더딘 회복추세로 인한 제조업체의 연쇄 부진으로 비롯된 것으로 나타났다.

탑재율도 지역별로 다양하게 나타났다. 아프리카지역이 24.2%로 가장 낮은 탑재율을 나타내었으며, 아태지역이 57.4%로 가장 높은 탑재율을 나타내었다. 국제여객시장에서 가장 높은 탑승률을 기록한 북미지역은 아프리카지역에 뒤이어 낮은 탑재율을 기록하였다.

2011년 초 이후 항공화물시장은 2010년 초 절정기 대비 수요가 하락함에 따라 효율성 및 수익성 문제가 야기되고 있는 실정이다. 이와 함께 30~40% 상승한 유류비로 인한 비용증대와 대형항공기로 인한 공급력 증대로 인해 부담이 가중되고 있어 IATA는 지난 9월 항공화물 성장 전망을 5.5%에서 1.4%로 대폭 하향조정한 바 있다.



〈그림 7〉 전체 항공화물 추이



〈그림 8〉 지역별 전체/국제 항공화물 성장률

〈부록〉

전년대비 월별/누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2010년 9월 vs 2011년 9월						2010년 1~9월 vs 2011년 1~9월					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	5.0	5.2	70.5	-2.3	-0.9	24.6	2.3	5.1	67.1	-2.3	2.9	25.7
아시아태평양	4.3	6.3	76.0	-6.6	-2.5	61.0	4.4	6.4	76.5	-4.1	1.3	62.3
유럽	9.2	9.5	82.4	-2.3	3.8	47.4	10.3	11.0	79.3	2.8	7.5	49.5
남미	10.6	10.6	77.1	3.9	4.1	42.2	10.9	8.6	77.7	5.9	5.5	41.5
중동	9.1	8.5	77.2	4.2	11.9	42.9	8.6	9.4	75.5	8.4	13.7	44.3
북미	1.2	2.9	82.6	-0.1	4.3	40.4	5.2	7.4	81.1	3.3	9.0	40.8
국제	6.6	7.5	79.5	-3.0	2.5	49.3	7.5	8.7	77.9	0.4	6.1	50.6
오스트레일리아	-1.0	-1.5	81.3				3.4	3.6	78.3			
브라질	7.5	14.6	68.3				16.1	11.5	69.9			
중국	9.7	8.1	82.6				10.3	6.4	82.7			
인도	18.4	20.1	68.9				18.3	18.8	74.1			
일본	-14.5	-12.5	68.2				-17.3	-12.3	60.1			
미국	1.6	-0.7	81.8				2.0	1.4	83.1			
국내	3.8	2.8	78.8	-0.7	2.0	29.8	4.4	3.1	79.3	-1.9	0.4	28.0
아프리카	2.3	2.9	70.5	-2.5	-1.1	24.2	0.7	2.8	67.4	-3.1	2.1	25.2
아시아태평양	5.1	5.8	77.1	-6.3	-2.2	57.4	5.5	5.7	77.1	-3.9	0.9	57.8
유럽	9.0	9.0	81.3	-2.4	3.9	46.3	9.6	10.1	78.4	2.6	7.2	48.5
남미	8.3	11.6	73.8	4.8	3.5	41.8	12.6	9.6	75.1	6.4	3.8	40.4
중동	9.0	8.2	77.1	4.2	11.4	42.4	8.1	8.7	75.6	8.4	13.1	43.7
북미	1.4	0.6	82.0	0.0	3.6	34.5	3.0	3.3	82.3	1.3	5.2	34.1
전체	5.6	5.8	79.2	-2.7	2.4	45.1	6.3	6.6	78.4	0.1	4.8	45.7

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