

항공운송 동향분석

2011년 8월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



2011년 8월 글로벌 항공운송분석

- ❖ 8월 국제여객은 유럽발 금융위기, 미국의 경기하강 등의 영향에도 불구하고 전년대비 6.2% 증가하며 지속적인 성장추세를 보인 반면 항공화물은 유가상승, 세계경기침체 우려확산 등으로 전년대비 3.8% 감소

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2011년 8월 글로벌 항공운송분석에 의하면 글로벌 경기둔화 우려확대 영향으로 항공여객과 화물 모두 전월대비 약세현상을 보인 것으로 나타났다. 구체적으로 8월 항공여객수요는 7월 6% 성장에 비해 1.5%포인트 낮은 4.5% 성장을 기록하였으며, 항공화물수요는 7월 1.8% 감소보다 두 배정도 높은 3.8%의 감소세를 지속한 것으로 나타났다.

국내 및 국제항공시장에서 8월 성장률이 1~8월 누계성장률에 비해 낮게 나타난 점은 이러한 수요 둔화현상을 시사해주는 지표가 되었다. 전체 항공여객은 8월 누계 기준으로 전년대비 6.1% 증가하면서 지난 20년 추세와 유사하게 나타났으나 2010년 3/4분기 이후 성장세둔화가 지속되었고, 현재 비즈니스 신뢰지수 또한 하강세를 보이면서 이러한 성장세 둔화현상은 더욱 촉진될 것으로 전망되고 있다.

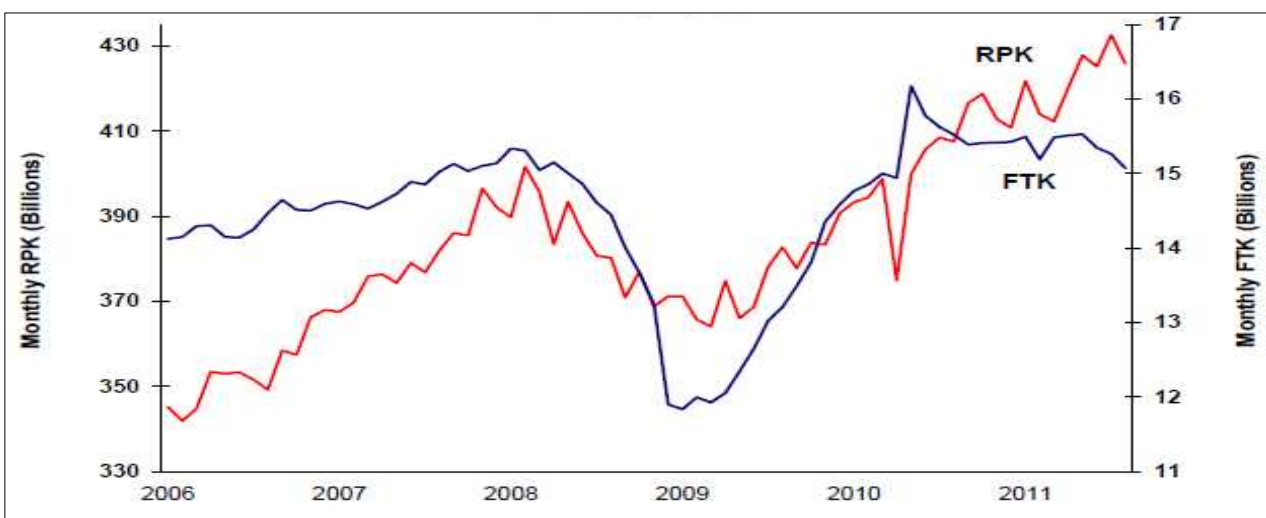
또한 상대적으로 국내항공여객시장이 약세를 지속함으로써 국제항공여객시장의 상승세를 상쇄시킨 것으로 나타났다. 일본 국내항공시장은 회복되고 있으나 지진 발생이전인 2월 대비 여전히 9% 낮은 수준을 유지하고 있고, 2010년 3/4분기 이후 미국 항공시장의 위축과 중국항공시장의 둔화가 인도, 브라질의 높은 성장세를 상쇄시킨 것으로 나타났다.

항공화물은 지난 2개월간 감소세를 보이며 8월 누계기준으로 전년대비 0.2%만 성장한 것으로 나타났다. 항공화물 수요의 감소현상은 글로벌 경제위기의 첫 신호 중 하나이며, 3/4분기동안 세계무역도 위축된 것으로 나타났다.

지역별로 살펴보면 유로존 경제위기의 영향에도 불구하고 유럽지역 항공사들이 여객부문에서 강한 성장세를 보인 반면 북미지역 항공사들은 공급력 조절, 경제 둔화의 영향으로 실적이 낮게 나타났다.

통상적으로 8월은 계절적 요인으로 여객수요와 탑승률 모두 고점을 기록하는 달로, 여객의 경우 탑승률이 81.4%(계절조정 77.8%)를 기록하여 가장 높은 수준을 유지하였으나 공급력 조절로 인하여 최근 감소되고 있는 것으로 나타났고, 화물의 경우에도 공휴일로 인하여 계절적으로 약세를 보인 것으로 나타났다.

향후에도 비즈니스와 소비자신뢰지수가 하락하고, 유로존의 금융위기, 세계무역 침체 등의 영향으로 항공여객과 화물시장은 약세를 지속할 것으로 전망되며, 이용률의 하락과 유럽 배출거래체제(ETS: Emission Trading Scheme) 도입으로 항공사 재정 상태는 더욱 어려워 질 것으로 전망된다.



<그림 1> 계절 조정된 항공여객, 항공화물 추이

<표 1> 기간별 국제, 국내 항공운송실적 비교

(단위 : %)

구분	'11년 8월 vs '10년 8월			'11년 1~8월 vs '10년 1~8월			'11년 8월 vs '11년 7월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	6.2	1.5	4.5	7.6	3.6	6.1	-1.8	-1.0	-1.6
ASK	6.6	1.3	4.6	8.8	2.5	6.5	0.0	-0.2	0.0
PLF	81.2	81.6	81.4	77.7	79.3	78.2	-1.4	-0.7	-1.3
FTK	-3.5	-5.7	-3.8	0.7	-2.9	0.2	-1.3	-0.7	-1.3
AFTK	2.4	-1.8	1.5	6.4	0.3	5.0	-0.5	-1.1	-0.9
FLF	47.9	26.7	43.3	50.8	27.6	45.8	-0.4	0.1	-0.2

※ RPK(유상여객킬로미터), ASK(유효좌석킬로미터), PLF(여객탑승률)
 FTK(화물톤킬로미터), AFTK(유효화물톤킬로미터), FLF(화물탑재율)
 7월 대비 비교 시 이용율은 % 차이를 의미함

□ 여객

❖ 국제

한 달 자료를 기준으로 추세의 변화를 살펴보기에 불충분하나 최근 4개월간 국제항공여객수요의 성장세는 1/4분기부터 일본 대지진, MENA지역의 정정불안, 중국 긴축정책, 유럽 재정위기 등의 요인으로부터 영향을 받으며 둔화된 것으로 나타났다. 국제여객시장은 국내여객시장에 비해 강세를 보이고 있지만 2010년 3/4분기 이후 연평균 4~5% 성장을 보이며, 지난해 동기 6.2% 성장을 보인 것에 비해 상대적으로 낮게 나타났다.

전반적으로 탑승률은 일본 지진과 MENA지역 정정불안의 영향으로 3월과 4월 저점을 보이다가 점차 회복되는 듯 보였으나 8월 다시 항공수요 성장세가 약세를 보임으로써 전 지역에서 전년대비 낮은 실적을 나타내었다. 향후 몇 개월간 항공사들이 공급력을 조절을 지속할 것으로 보임에 따라 탑승률 개선은 어려울 것으로 전망된다.

➔ 아프리카지역, 지역 중 가장 낮은 탑승률 기록

아프리카지역은 공급력 6.3%, 여객수요가 5.2% 증가하며 70.0% 탑승률을 기록, 지역 중 가장 낮은 탑승률을 기록하였다.

➔ 아태지역, 일본 항공시장의 회복으로 점차 개선

아태지역은 여객수요가 전년대비 5.6% 증가하며 공급력(5.6%)과 유사한 성장세를 나타내었다. 8월 누계 기준으로 아태지역은 전년대비 4.4% 증가하였고, 이를 통해 일본 국제여행수요가 점차 회복된 것을 알 수 있다. 탑승률은 78.9%로 산업 평균인 81.2%로 낮은 것으로 나타났다.

➔ 북미지역, 지역 중 가장 낮은 성장세

북미지역은 여객수요와 공급력이 전년대비 2.9% 증가하며 지역 중 가장 낮은 성장세를 나타내었다. 하지만 공급력 조절로 인하여 탑승률은 86.1%로 가장 높은 실적을 기록하였다. 2011년 상반기 강한 상승세로 인하여 8월 누계기준으로 북미지역은 전년대비 5.6% 성장한 것으로 나타났다.

➔ 유럽지역, 불안정한 경제상황에도 불구하고 지역 중 가장 높은 성장세

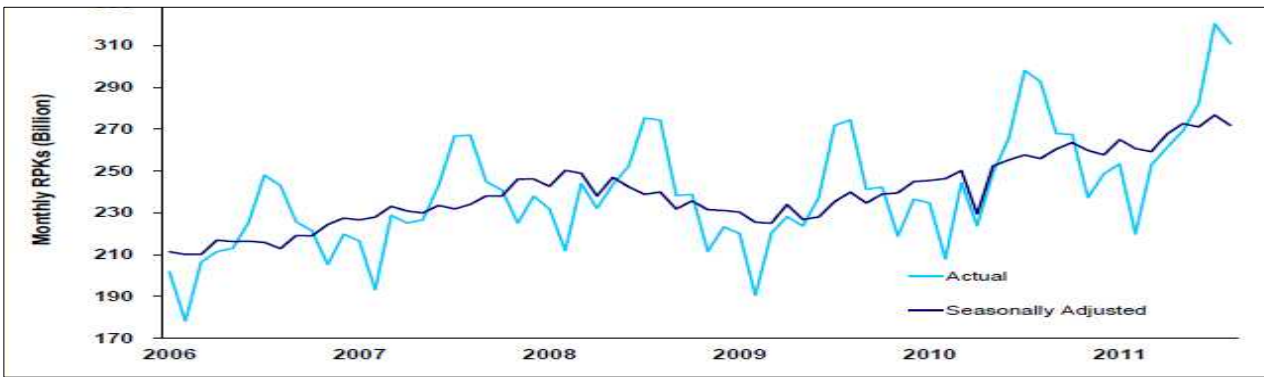
유럽지역은 전년대비 여객수요 7.9%, 공급력 8.2% 증가하며 여객수요와 공급력이 유사하게 성장하였다. 유로존의 재정위기와 비즈니스·소비자신뢰지수가 지속적으로 하락함에도 불구하고 유로화 약세현상, 동남아시아 등의 실적호조 등 인바운드 여행수요가 증가함으로써 지역 중 가장 높은 성장세를 나타내었다. 비록 역내 경제상황은 불안정하지만 강한 수출성장세와 비즈니스 여행수요가 긍정적 요인으로 작용한 것으로 나타났다.

➔ 남미지역, 8월 성장세 누계기준에 비해 1/2수준으로 대폭 하락

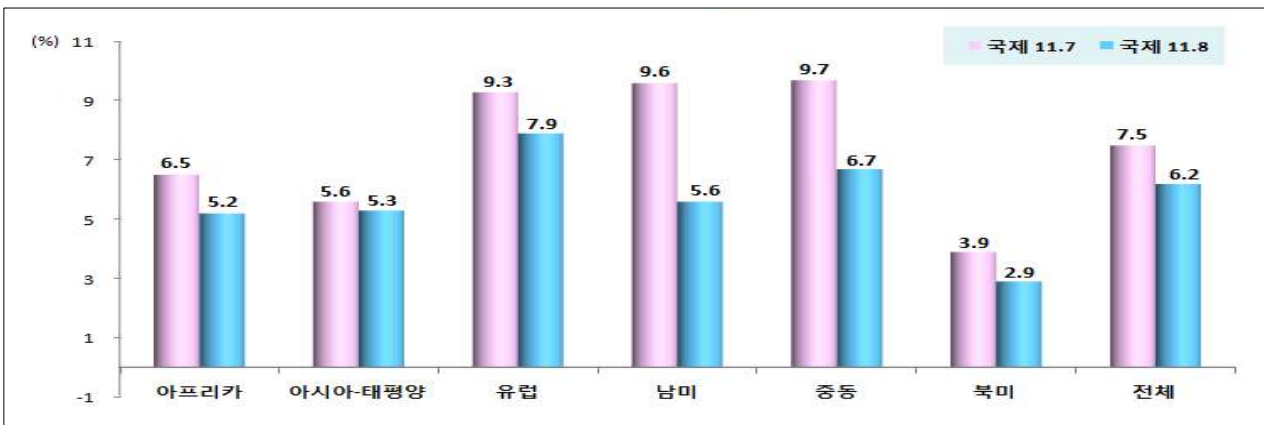
남미지역은 전년대비 여객수요가 5.6%, 공급력이 7.1% 증가하였고, 특히 여객수요의 경우 누계기준 성장세(10.9%)에 비해 1/2수준으로 매우 낮게 나타났다.

➔ 중동지역, 전월대비 감소하며 성장세 둔화

중동지역은 전년대비 여객수요 6.7%, 공급력 7.6% 증가하며 아태지역에 이어 전월대비 감소세가 큰 것으로 나타났다. 탑승률 또한 전월대비 1.2%포인트 하락한 76.2%를 기록하였다.



<그림 3> 국제 항공여객 추이



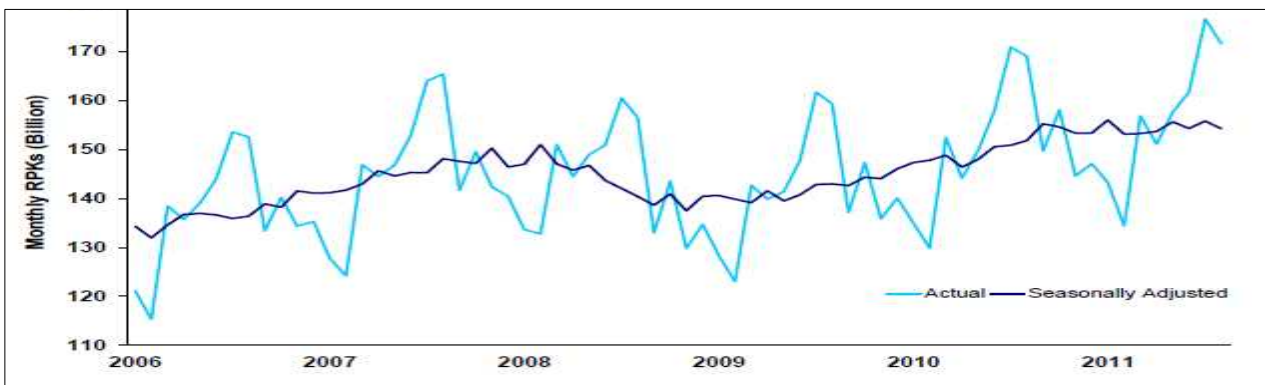
<그림 4> 지역별 국제 항공여객 성장률

❖ 국내

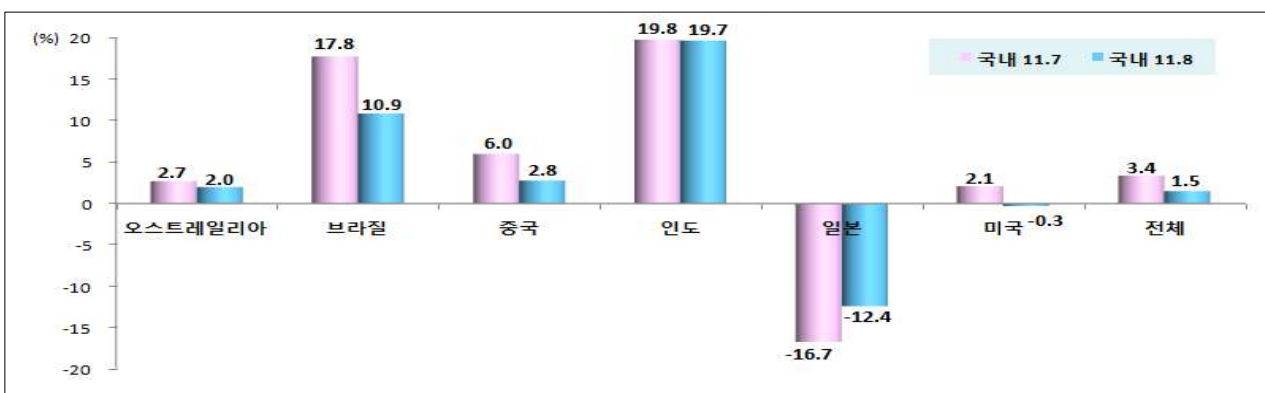
국내여객시장의 경우 국가별로 매우 상반된 패턴을 보이며 전반적으로 국제여객 시장에 비해 뚜렷한 성장세를 나타내지 않았다. 국내항공여객시장의 약 49%를 점유하는 미국의 국내항공시장은 8월 전년대비 0.3%만 성장함으로써 국내항공여객 시장 성장세 둔화에 매우 큰 영향을 미친 것으로 나타났다. 그 다음으로 약 19%를

점유하는 중국은 긴축정책, 2009년과 2010년 급격한 성장세로 인한 기저효과 등으로 한자리수의 성장세를 보였으며, 일본항공시장은 전체 국내항공시장의 약 3% 정도를 점유하고 있지만 지난 3월 발생한 일본지진과 쓰나미 영향은 큰 것으로 나타났다. 현재 일본항공시장은 점차 회복되고 있으나 지진 발생 이전보다 여전히 9% 정도 낮은 수준을 보이며 국내 항공시장의 주요한 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다.

반면 이와 상반되게 인도는 강한 경제성장세와 중산층 소득수준 향상, 자유화 등으로 국내여객수요 성장세를 이끌었으며, 브라질 또한 다소 변동적이거나 상승세를 유지하고 있는 것으로 나타났다. 하지만 브라질과 인도가 전체 국내여객시장에서 차지하는 비율은 약 3%로 그 영향은 매우 미미하다고 볼 수 있다.



<그림 5> 국내 항공여객 추이



<그림 6> 국가별 국내 항공여객 성장률

□ 화 물

❖ 전체(국제+국내)

글로벌 항공화물 시장은 8월 감소세가 더욱 커지며 명백하게 하강세를 보인 것으로 나타났다. 8월 항공화물은 전년대비 3.8% 감소하였으며 이는 지난 7월 1.8% 감소에 비해 두 배 이상 감소폭이 커진 것이었다.

2011년 항공화물은 세계경제 침체로 인한 무역활동 위축으로 인한 영향으로 성장세 둔화현상을 보였으나 최근 상황은 더욱 좋지 않은 것으로 나타났다. 이러한 항공화물 수요 감소세는 상대적으로 운임이 저렴한 해상교통의 영향, 경제침체기 이후 급격한 재고주기 변화 등의 영향을 받았으며, 그로 인해 정확한 선행지표의 역할을 해주지 못하고 있는 실정이다.

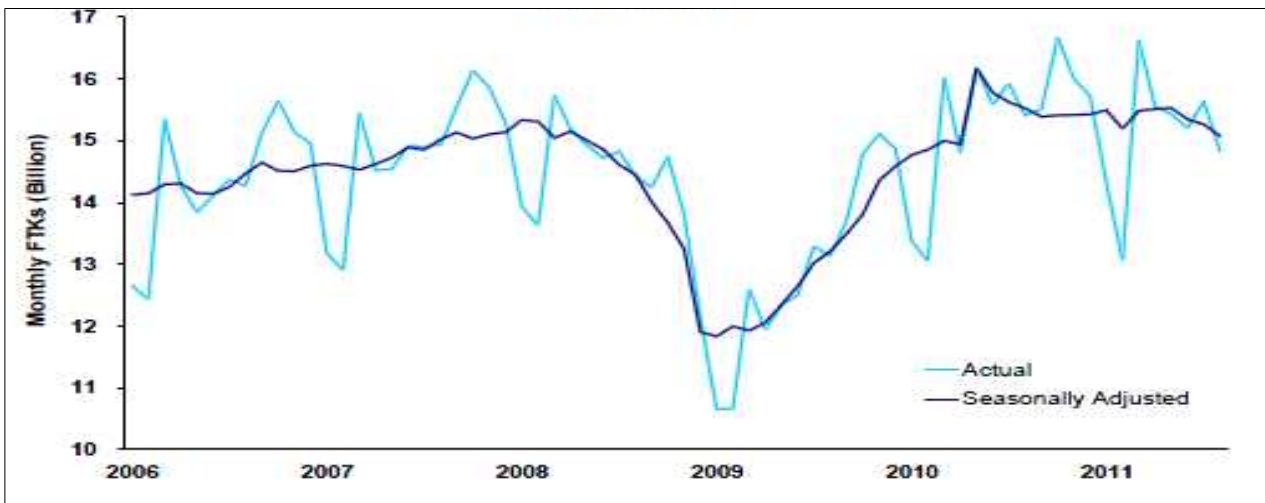
지역별 차이 또한 여객시장에 비해 더욱 다양하게 나타났다. 제조업의 중심인 아태지역은 8월 감소세가 전월에 비해 1.5%포인트 커져 전년대비 5.4 감소하면서 전반적인 감소세를 이끌었고, 북미지역 또한 전년대비 7% 감소하며 지역 중 가장 큰 감소세를 기록하였다. 여객시장에서 상승세를 보인 유럽지역도 화물수요는 전년대비 1.8% 감소하며 하락세를 나타내었다.

이와 상반되게 신흥시장인 아프리카지역과 남미지역, 중동지역은 전년대비 각각 2.2%, 5.4%, 3.7% 증가하며 플러스 성장을 지속하였다. 가장 강세를 보인 지역은 남미지역으로 강한 경제성장세와 무역성장의 영향을 받은 것으로 나타났다.

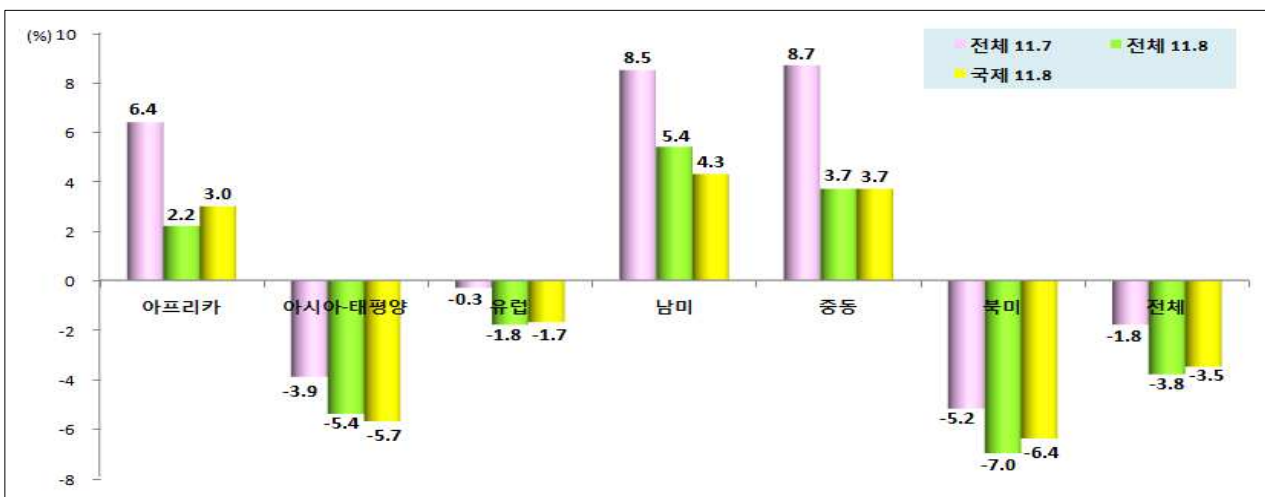
탑재율도 지역별로 다양하게 나타났다.

아프리카지역이 23.5%로 가장 낮은 탑재율을 나타내었으며, 아태지역이 56.4%로 가장 높은 탑재율을 나타내었다. 여객시장에서 가장 높은 탑승률을 기록한 북미지역은 아프리카지역에 뒤이어 낮은 탑재율을 기록하였다.

전반적으로 항공화물시장의 탑재율은 2010년 초 절정을 보인 후 급격한 하강세를 보였고, 현재는 지난 하반기에 비해 4%포인트 낮은 수준을 유지하고 있는 것으로 나타났다.



<그림 7> 전체 항공화물 추이



<그림 8> 지역별 전체/국제 항공화물 성장률

〈부록〉

전년대비 월별/누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2010년 8월 vs 2011년 8월						2010년 1~8월 vs 2011년 1~8월					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아 프 리 카	5.2	6.3	70.0	3.0	7.2	23.7	1.7	5.0	66.5	-1.1	3.5	26.1
아시아태평양	5.3	5.6	78.9	-5.7	-0.9	60.3	4.4	6.4	76.6	-3.7	1.8	62.4
유 럽	7.9	8.2	83.9	-1.7	3.1	46.0	10.6	11.2	78.9	3.5	8.1	49.7
남 미	5.6	7.1	76.9	4.3	0.1	43.4	10.9	8.3	77.8	6.5	2.7	43.3
중 동	6.7	7.6	76.2	3.7	13.2	41.7	8.6	9.6	75.3	8.8	13.9	44.4
북 미	2.9	2.9	86.1	-6.4	1.1	37.1	5.6	7.9	80.9	3.0	9.1	40.8
국 제	6.2	6.6	81.2	-3.5	2.4	47.9	7.6	8.8	77.7	0.7	6.4	50.8
오스트레일리아	2.0	1.9	79.1				4.0	4.3	77.9			
브 라 질	10.9	11.8	67.9				17.3	11.1	70.0			
중 국	2.8	1.3	84.7				6.6	2.6	82.7			
인 도	19.7	21.2	68.5				18.3	18.7	74.7			
일 본	-12.4	-11.8	71.3				-17.8	-12.3	59.1			
미 국	-0.3	-0.7	85.8				2.0	1.6	83.2			
국 내	1.5	1.3	81.6	-5.7	-1.8	26.7	3.6	2.5	79.3	-2.9	0.3	27.6
아 프 리 카	2.9	3.8	69.8	2.2	6.7	23.5	0.2	2.7	66.9	-2.0	2.6	25.7
아시아태평양	4.2	4.0	79.4	-5.4	-2.3	56.4	4.5	4.8	77.0	-3.6	1.2	57.9
유 럽	7.4	7.8	82.8	-1.8	2.8	45.2	9.7	10.3	78.0	3.3	7.7	48.7
남 미	6.8	8.3	73.8	5.4	-1.1	43.4	13.2	9.2	75.3	7.0	1.2	41.9
중 동	7.0	7.6	76.3	3.7	12.8	41.2	8.1	8.8	75.5	8.7	13.4	43.8
북 미	0.9	0.6	85.9	-7.0	1.2	31.0	3.2	3.6	82.3	0.5	5.4	33.8
전 체	4.5	4.6	81.4	-3.8	1.5	43.3	6.1	6.5	78.2	0.2	5.0	45.8

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