

항공운송 동향분석

# 2011년 7월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



## 2011년 7월 글로벌 항공운송분석

- ❖ 7월 국제여객은 전년대비 5.9% 증가하며 지속적인 성장추세를 보인 반면 항공화물은 세계 경기침체 우려 등으로 전년대비 0.4% 감소

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2011년 7월 글로벌 항공운송분석에 의하면 불안정한 경제전망에도 불구하고 항공여객 수요는 전년대비 5.9% 성장하며 지속적인 확대추세를 보였으나, 항공화물의 경우 세계무역 성장세 정체영향으로 전년대비 0.4% 감소한 것으로 나타났다.

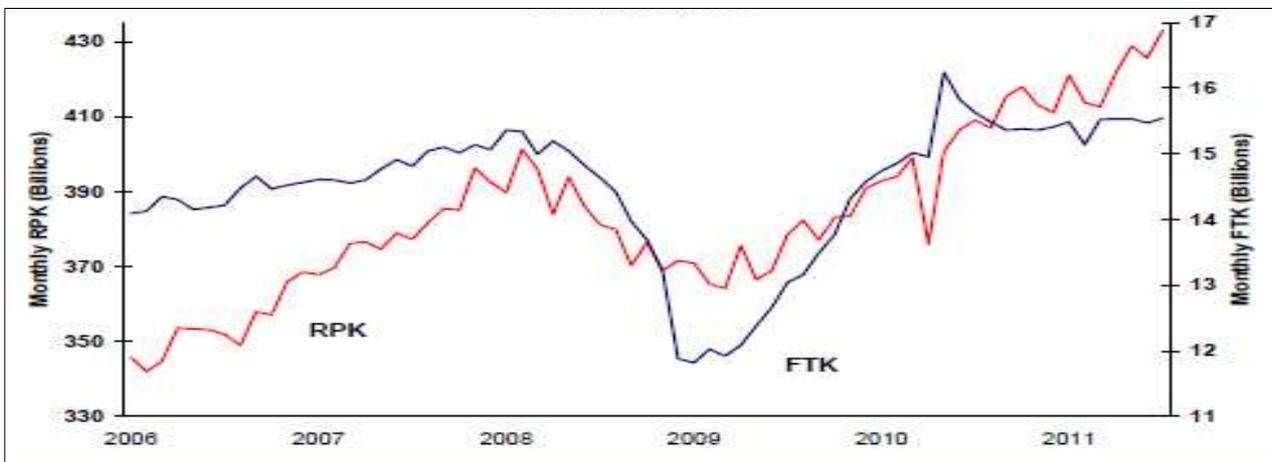
구체적으로 여객과 화물시장을 나누어 살펴보면, 여객부문은 국내에 비해 국제 시장에서 강세를 보였고, 화물부문은 국제와 국내시장 모두 둔화현상이 뚜렷이 나타났다. 국제항공여객은 전년대비 7.3% 증가, 국내항공여객은 전년대비 3.5% 증가하였으며, 국제화물과 국내화물은 전년대비 모두 0.4% 감소한 것으로 나타났다.

지역별로는 상이한 경제상황, 외적요인의 영향 등에 따라 차이를 나타내었다. 국제항공여객시장에서 가장 약세를 보인 지역은 아태지역으로 일본 대지진의 영향을 지속적으로 받는 것으로 나타났으며, 가장 강세를 보인 지역은 남미지역으로 역내 항공사들이 두 자릿수의 성장률을 지속한 것으로 나타났다. 그 외에 유럽지역은 몇몇국의 재정위기에도 불구하고 강한 성장세를 유지하고 있는 것으로 나타났다.

국내항공여객시장 또한 지역별로 매우 상이한 패턴을 나타내었다. 일본은 지난 3월 지진의 영향으로부터 매우 느리게 회복되며 지난 2월 대비 여전히 16% 정도 낮은 수준에 머물렀다. 중국 또한 인플레이션 우려로 인한 긴축정책 영향으로 지속적인

둔화현상을 보이고 있다. 그러나 이와 상반되게 인도와 브라질은 7월 전년대비 각각 20.6%, 17.8% 상승하며 급속한 속도로 성장하고 있는 것으로 나타났다.

국제항공운송협회는 지난 2/4분기와 3/4분기 초에 항공운송수요의 확대를 전망하였지만, 최근 경기지표가 하락하고, 높은 연료비용과 국제무역 성장세의 정체 등으로 긍정적 요인이 많이 줄어들어 따라 향후 몇 개월간 성장세가 둔화될 것으로 예상하였다.



〈그림 1〉 계절 조정된 항공여객, 항공화물 추이

〈표 1〉 기간별 국제, 국내 항공운송실적 비교

(단위 : %)

구분	'11년 7월 vs '10년 7월			'11년 1~7월 vs '10년 1~7월			'11년 7월 vs '11년 6월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	7.3	3.5	5.9	7.8	4.0	6.4	2.0	1.2	1.7
ASK	7.2	2.3	5.4	9.2	2.7	6.8	0.6	0.4	0.6
PLF	83.1	82.9	83.1	77.1	78.9	77.7	1.1	0.6	0.9
FTK	-0.4	-0.4	-0.4	1.5	-1.9	1.0	0.6	-0.1	0.5
AFTK	4.6	-0.2	3.6	7.3	0.1	5.6	0.6	0.9	0.7
FLF	49.8	27.6	45.0	51.2	28.0	46.2	0.0	-0.3	-0.1

※ RPK(유상여객킬로미터), ASK(유효좌석킬로미터), PLF(여객탑승률)  
 FTK(화물톤킬로미터), AFTK(유효화물톤킬로미터), FLF(화물탑재율)  
 6월 대비 비교 시 이용율은 % 차이를 의미함

## □ 여 객

### ❖ 국 제

국제항공여객수요는 전년대비 7.3% 성장하며 전월 6.0% 성장한 것에 비해 실적이 호조되며 탑승률도 83.1%로 개선되었다. 이러한 성장세는 방학시즌 여행수요 증가로 인한 계절적 상승요소임을 고려하여도 기존의 증가세를 뛰어넘는 것이었다. 7월 누계기준 국제항공여객수요는 7.8% 성장하였고, 경기침체 이전인 2008년 초보다 약 12% 높은 수준으로 성장하였다.

그러나 항공여행수요가 경기침체 이전 수준의 규모인 8%대로 성장하였다면 7월 누계기준으로 국제항공여객수요는 2008년 초보다 14% 정도 높은 수준을 보였을 것으로 추정되며, 이러한 측면에서 국제항공여객시장은 경기침체이전의 수준으로 회복되었으나 2년에 걸쳐 지속적으로 경기침체 영향을 받은 것으로 추정된다.

#### ➔ 아프리카지역, 공급력에 비해 여객수요가 빠르게 성장

아프리카지역은 공급력 4.9%, 여객수요가 6.6% 증가하며 여객성장세가 공급력에 비해 앞선 것으로 나타났다. 탑승률은 73.1%를 기록하였다.

#### ➔ 아태지역, 중국·일본의 영향으로 성장세 둔화 지속

아태지역은 전년대비 공급력이 5.8% 증가하며 여객성장세(4.9%)를 앞선 것으로 나타났다. 중국의 경제둔화, 일본의 대지진으로 인한 사후 영향이 지속됨에 따라 영향을 받는 것으로 나타났으며, 탑승률도 다소 떨어지며 80.2%를 기록하였다.

#### ➔ 북미지역, 불안정한 경제상황으로 약세 전망

북미지역은 전년대비 여객수요가 3.9% 증가, 공급력이 4.4% 증가하며 공급력이 여객수요 성장세를 앞섬에도 불구하고 탑승률은 86.8%를 기록하며 지역 중 가장 높은 탑승률을 기록하였다. 그러나 경제침체우려로 인해 여객수요가 지속적으로 약세를 보일 것으로 전망되고 있다.

### ➔ 유럽지역, 유로 약세화 영향으로 인바운드 여행수요 견인지속

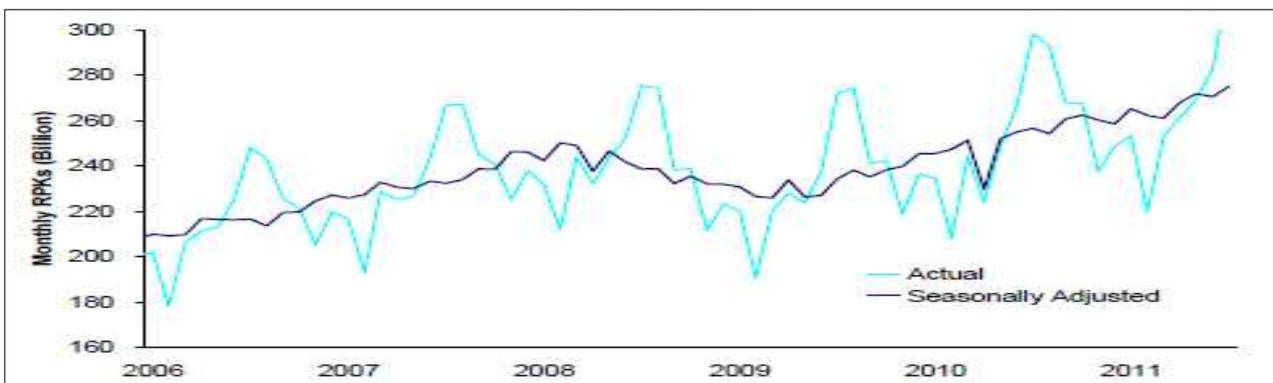
유럽지역은 전년대비 여객수요가 9.3% 증가, 공급력이 8.9% 증가하며 여객수요와 공급력이 유사하게 성장한 것으로 나타났다. 역내 금융위기가 지속됨에 따라 경제 불확실성이 커졌지만 유로화 약세현상이 인바운드 여행수요를 지속적으로 견인한 것으로 나타났다.

### ➔ 남미지역, 지역 경제성장과 자유화영향으로 지역 중 가장 높은 성장세

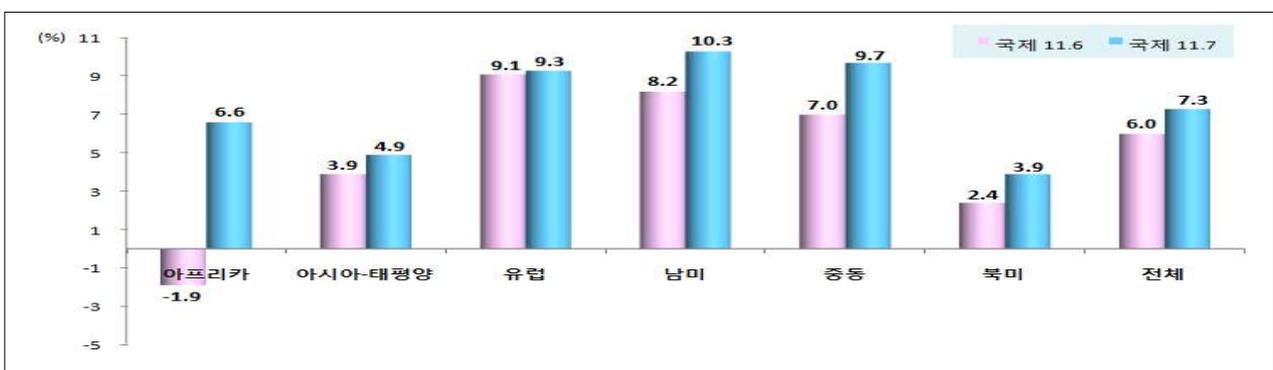
남미지역은 지역 경제성장과 자유화영향으로 여객수요가 전년대비 10.3% 증가하며 지역 중 가장 높은 성장세를 보였다. 공급력은 전년대비 7.2% 증가하면서 상대적으로 여객수요가 더 높게 성장함으로써 탑승률을 82.6%로 끌어올린 것으로 나타났다.

### ➔ 중동지역, 공급력 대비 낮은 수요 성장세로 탑승률 저하

중동지역은 전년대비 여객수요가 9.7% 증가, 공급력이 8.9% 증가하며 전월대비 개선된 것으로 나타났다. 탑승률도 전월대비 0.8%포인트 상승한 81.4%를 기록하였다.



〈그림 3〉 국제 항공여객 추이



〈그림 4〉 지역별 국제 항공여객 성장률

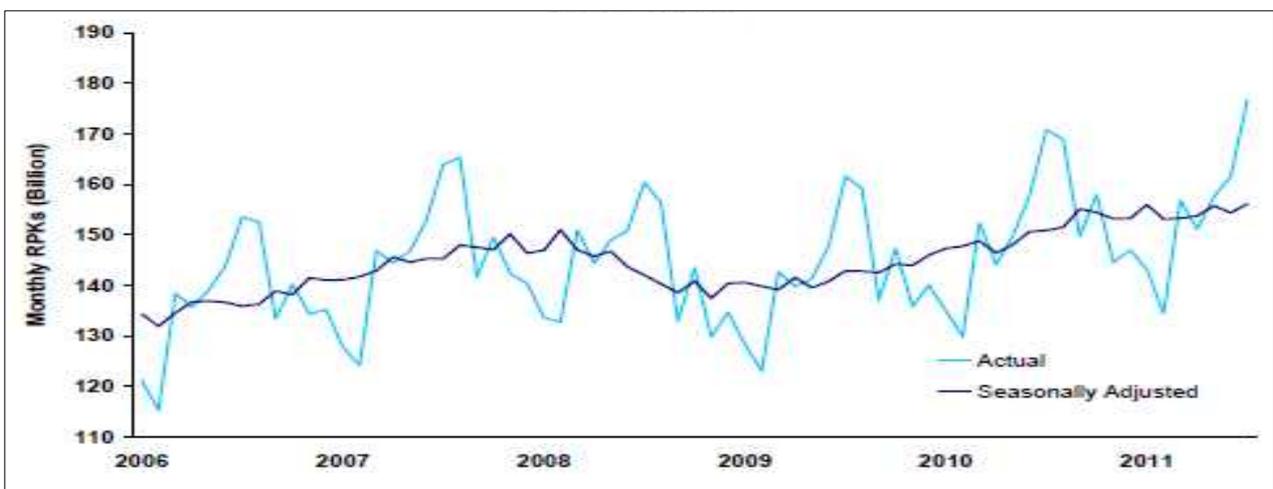
## ❖ 국 내

2010년 3/4분기 말 이후 성장세 둔화를 보인 국내항공여객수요는 국제항공여객수요에 비해 성장세가 더욱 감소하고 있는 것으로 나타났다. 국내항공시장의 약 50%를 점유하는 미국은 전년대비 2.1% 성장, 성숙기에 접어들면서 성장세 둔화를 지속하였고, 약 18%를 점유하며 두 번째로 큰 국내항공시장인 중국 또한 7월 전년대비 5.1% 성장하며 성장세가 급격히 떨어진 것으로 나타났다.

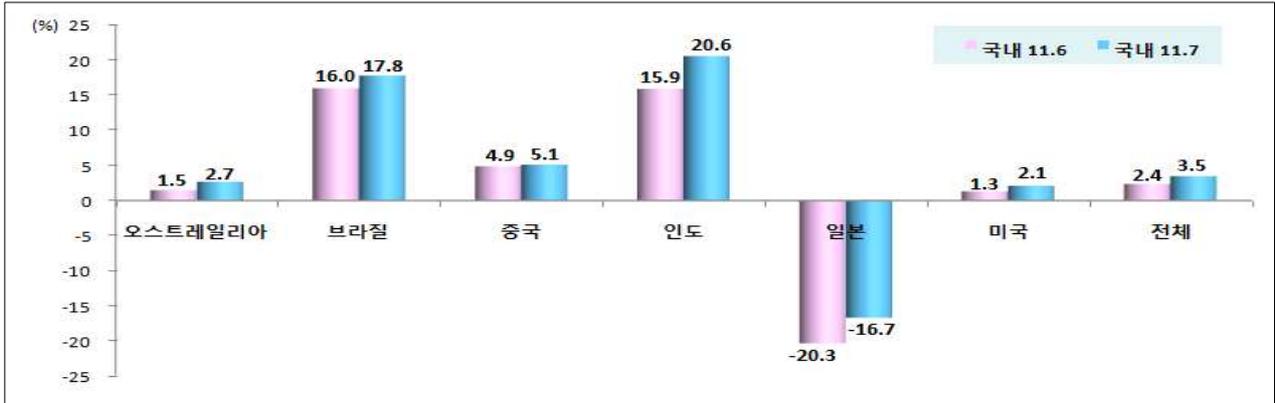
중국의 국내항공운송의 성장세 둔화가 촉진된 것은 2010년 하반기부터였다. 2010년 상반기 약 20%까지 성장한 후 하반기 성장세가 둔화되며 2010년 14.6% 성장하였고, 현재 한자리수의 성장세로 둔화현상이 더욱 가속화되었다.

일본의 경우 지난 3월 대지진 발생이후 지속적인 수요 감소세를 보이고 있으나 7월 전월대비 3.5% 성장하며 점차 회복되고 있는 것으로 나타났다.

반면 BRIC 경제개발국들은 국내항공시장에서 강세를 유지하는 것으로 나타났다. 특히 브라질과 인도는 각각 전년대비 17.8%, 20.6% 성장하며 가장 높은 성장세를 기록하였다.



〈그림 5〉 국내 항공여객 추이



〈그림 6〉 국가별 국내 항공여객 성장률

## □ 화 물

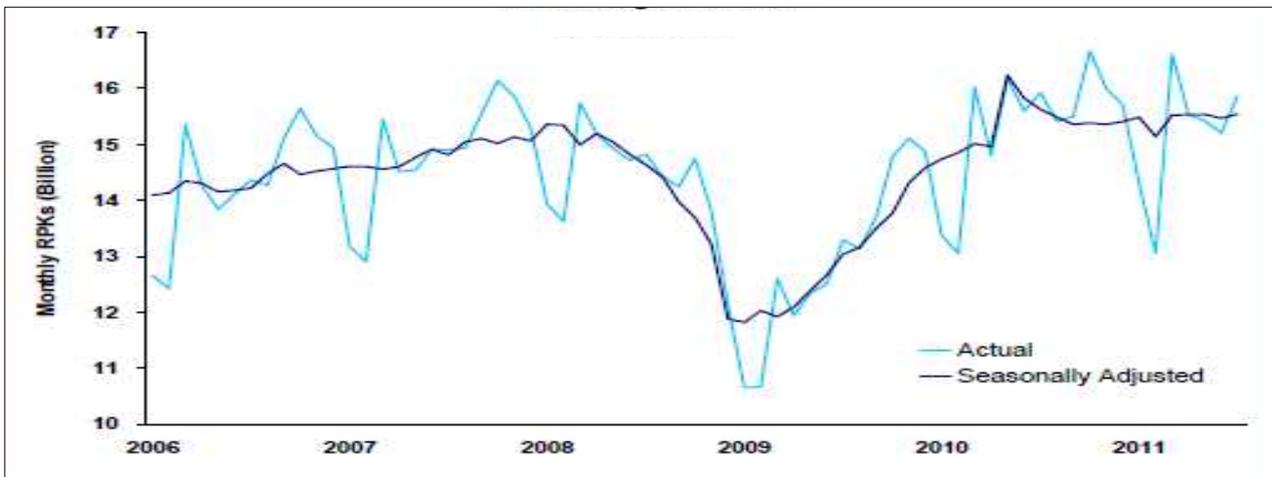
### ❖ 전체(국제+국내)

항공화물시장은 여객시장보다 더욱 빠르게 경제상황을 반영하며 국제과 국내 모두 전년대비 0.4% 감소하며 지속적인 감소추이를 보인 것으로 나타났다. 현재 항공화물은 2010년 절정기보다 5% 정도 감소하였으며, 경기침체 이전에 비해 단지 3% 정도 높은 것으로 나타났다. 지역별로는 아태·유럽지역이 (-)성장세를 나타내었으며, 중동·남미·북미·아프리카지역이 (+)성장세를 나타내었다.

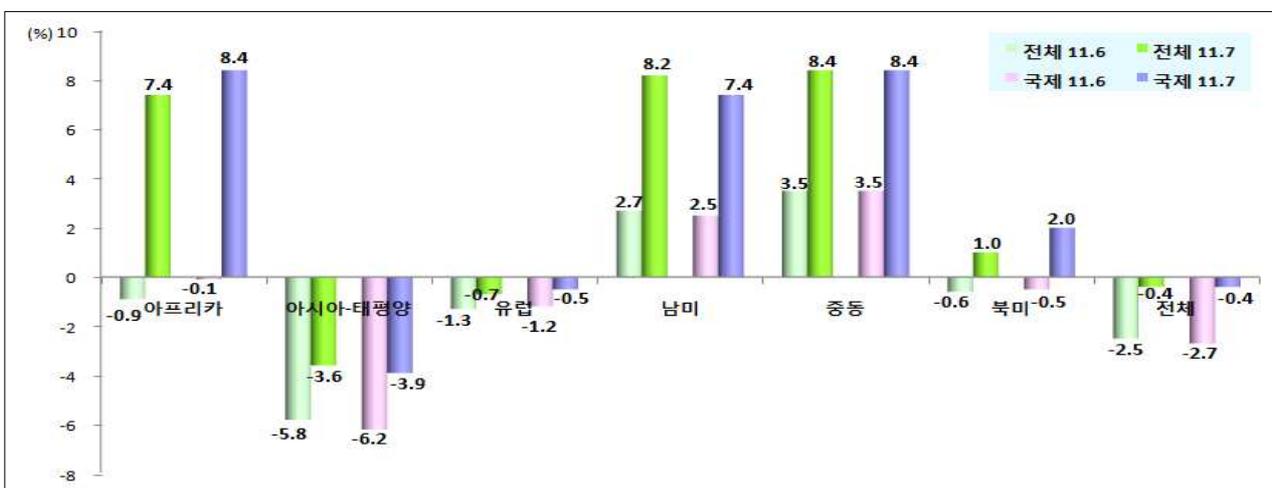
2010년 하반기 항공화물의 둔화현상은 세계무역성장의 수혜를 항공 이외의 교통수단이 받음으로 인한 것이었으나, 2011년은 세계경제의 불안정과 일본 지진으로 인한 자동차/제조업체의 공급 중단 등으로 인한 것이었다. 이러한 요인들로 인해 향후 항공화물의 수요는 성장하기 힘들 것으로 전망되고 있는 실정이다.

지역별로 상황은 상이하게 나타났는데, 그중 특히 화물시장의 약 40% 이상을 점유하는 아태지역은 전년대비 3.6% 감소하며 항공화물수요 약세현상 지속에 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 반면 중동과 남미지역은 전년대비 각각 8.4%, 8.2% 증가하며 가장 높은 성장세를 보였다.

항공화물 탑재율은 경기침체 이전의 수준(45%)보다 약 1.8%포인트 감소한 것으로 나타났다. 아태지역의 탑재율은 58.1%로 전년대비(60.2%) 2.1%포인트 하락하였고, 전월대비 0.3%포인트 하락하였다. 이것은 역내 제조업체의 강한 수출 흐름과 인바운드 운송량의 약세현상으로 인한 불균형으로부터 영향을 받은 것으로 추정된다.



〈그림 7〉 전체 항공화물 추이



〈그림 8〉 지역별 전체/국제 항공화물 성장률

## 〈부록〉

## 전년대비 월별/누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2010년 7월 vs 2011년 7월						2010년 1~7월 vs 2011년 1~7월					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아 프 리 카	6.6	4.9	73.1	8.4	5.1	25.9	1.0	4.7	65.9	-1.6	2.9	26.5
아시아태평양	4.9	5.8	80.2	-3.9	0.5	62.5	4.1	6.4	76.2	-3.5	2.4	62.5
유 럽	9.3	8.9	85.1	-0.5	4.3	47.6	11.0	11.7	78.1	4.2	8.7	50.3
남 미	10.3	7.2	82.6	7.4	4.0	43.2	12.2	8.8	77.9	7.0	4.0	43.0
중 동	9.7	8.9	81.4	8.4	12.4	44.2	8.9	9.9	75.2	9.5	14.1	44.8
북 미	3.9	4.4	86.8	2.0	7.6	38.8	6.0	8.6	80.1	5.3	11.4	41.4
국 제	7.3	7.2	83.1	-0.4	4.6	49.8	7.8	9.2	77.1	1.5	7.3	51.2
오스트레일리아	2.7	0.2	81.9				4.3	4.5	77.9			
브 라 질	17.8	10.7	73.8				18.3	11.0	70.4			
중 국	5.1	1.6	86.5				7.3	2.8	82.4			
인 도	20.6	21.7	71.2				18.2	18.6	75.5			
일 본	-16.7	-13.7	60.8				-18.7	-12.4	57.1			
미 국	2.1	2.0	87.3				2.4	2.0	82.8			
국 내	3.5	2.3	82.9	-0.4	-0.2	27.6	4.0	2.7	78.9	-1.9	0.1	28.0
아 프 리 카	4.3	2.3	72.7	7.4	3.8	25.5	-0.2	2.5	66.4	-2.5	2.0	26.1
아시아태평양	4.7	4.2	80.2	-3.6	0.0	58.1	4.5	4.9	76.6	-3.5	1.9	58.0
유 럽	8.5	8.1	84.1	-0.7	4.0	46.8	10.1	10.7	77.2	4.0	8.3	49.3
남 미	12.1	7.7	79.6	8.2	2.4	42.2	14.4	9.6	75.5	7.3	2.3	41.4
중 동	9.8	8.7	81.5	8.4	12.1	43.6	8.3	9.0	75.4	9.5	13.5	44.1
북 미	2.8	2.7	86.9	1.0	4.5	33.0	3.5	4.1	81.8	2.5	6.1	34.5
전 체	5.9	5.4	83.1	-0.4	3.6	45.0	6.4	6.8	77.7	1.0	5.6	46.2

## 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