

2011년 12월 글로벌 항공운송분석 (2011년 총괄)

- ❖ 2011년 하반기 유럽 재정위기, 미국 경기불안 등 세계 경제 불안이 확산되면서 항공여객과 화물 성장세가 둔화 및 침체를 지속
 - 2011년 국제·국내항공여객 전년대비 각각 6.9%, 4.2% 증가, 항공화물 전년대비 0.7% 감소

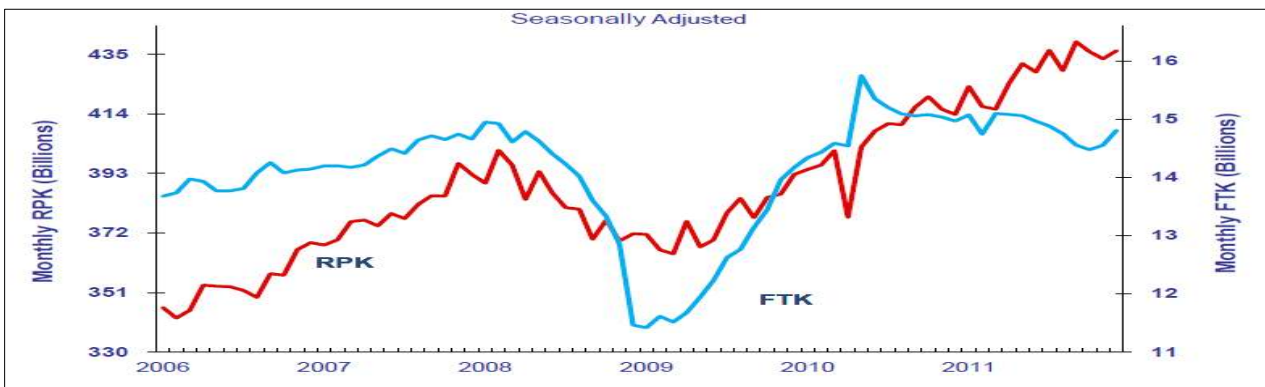
국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2011년 12월 글로벌 항공운송분석에 의하면 2011년 하반기 침체를 지속하였던 항공화물 시장이 12월 전년대비 0.2% 증가하면서 상승세로 마침내 전환된 것으로 나타났다. 항공여객 또한 12월 2010년 동월대비 5.4% 증가한 것으로 나타났지만 2011년 중반 이후 성장세가 뚜렷하게 둔화되었고 이는 항공화물 시장을 약화시켰던 경기지수 하락에 대한 반응이 시차를 두고 나타난 것으로 해석된다.

2011년 전반적으로는 불안정한 경제상황에도 불구하고 여객시장은 호조세를 지속하였는데, 2011년 전체여객은 2010년 대비 5.9% 증가, 국제여객은 2010년 대비 6.9% 증가한 것으로 나타났다. 국제항공여객시장에서 가장 높은 성장세를 나타낸 지역은 남미지역이었으며, 그 뒤를 이어 유럽지역이 두 번째로 높은 성장세를 보였다. 국내항공여객시장에서는 이머징마켓인 브라질, 인도, 중국이 두 자릿수의 빠른 성장세를 나타낸 반면 일본은 3월 대지진의 영향으로 2011년 2010년 대비 15.2% 감소한 것으로 나타났다. 그러나 12월 일본 국내항공시장은 지진 발생이전의 수준보다 약 5% 정도 낮은 수준으로 회복한 것으로 나타났다.

2011년 항공화물시장은 2010년 대비 0.7% 감소하였다. 국제항공시장에서 가장 큰 비중을 차지할 뿐만 아니라 제조업의 주요 중심지인 아태지역의 국제항공화물은 2010년 대비 4.8% 감소, 전체 항공화물이 4.6% 감소함으로써 전반적으로 감소세를 이끈 것으로 나타났다. 남미지역과 중동지역만이 2011년 성장세를 꾸준히 보인 것으로 나타났다.

여객탑승률은 2011년 중반 최고점을 기록하였으나 4/4분기 공급이 수요보다 빠르게 증가하면서 떨어지기 시작하여 2011년 78.1%를 기록, 2010년 대비 0.2%포인트 하락한 것으로 나타났다. 화물탑재율 또한 여객탑승률과 유사하게 2011년 12월 소폭 상승하였으나 2010년 중반 이후 하락세를 지속함으로써 2011년 2010년 대비 2.2%포인트 하락한 45.9%를 기록하였다.

계절 조정된 항공여객 및 항공화물 추이



기간별 국제·국내 항공운송실적 비교

(단위: %)

구분	'11년 12월 vs '10년 12월			'11년 1~12월 vs '10년 1~12월			'11년 11월 vs '11년 12월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	6.4	3.7	5.4	6.9	4.2	5.9	1.4	-0.5	0.7
ASK	7.4	3.8	6.1	8.2	3.1	6.3	1.2	0.5	0.9
PLF	76.2	77.7	76.8	77.4	79.3	78.1	0.2	-0.8	-0.2
FTK	-0.8	5.5	0.2	-0.6	-1.4	-0.7	1.5	3.2	1.7
AFTK	4.5	4.2	4.4	5.2	0.2	4.1	1.4	1.5	1.5
FLF	50.8	30.7	46.1	50.8	28.5	45.9	0.0	0.5	0.1

* 11월 대비 비교 시 이용률은 % 차이를 의미함

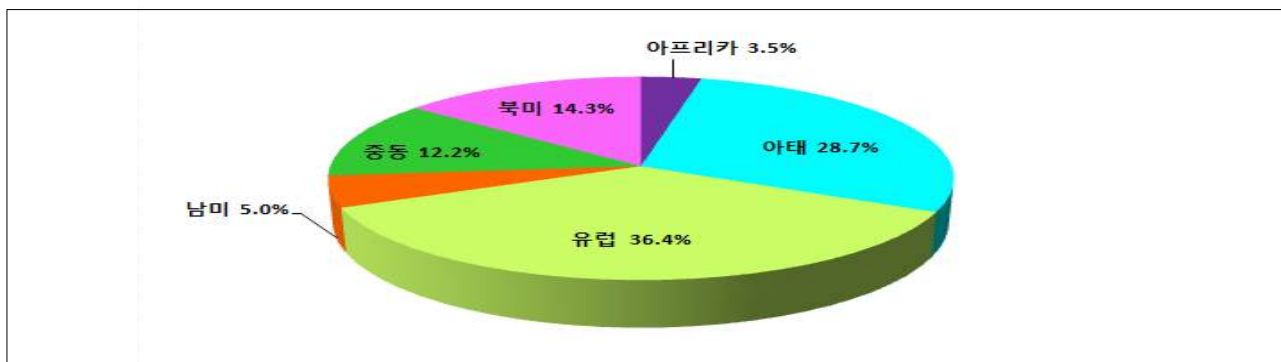
□ 여 객

❖ 국 제

2011년 국제항공여객수요는 상반기에서 하반기로 갈수록 성장세가 둔화되면서 전년대비 6.9% 증가한 것으로 나타났다. 2월부터 7월까지 국제항공여객수요는 전년대비 6.2% 증가한 반면 9월과 12월 사이 국제항공여객수요는 1.2% 증가함으로써 성장세의 둔화현상이 뚜렷하게 나타났으나 몇몇 지역의 강한 성장이 성장세를 이끌어간 것으로 나타났다.

2011년 전 지역이 플러스성장을 유지하였으며, 남미지역을 제외하고 모든 지역이 공급이 수요를 초과하며 탑승률은 77.4%로 다소 낮게 나타났다. 2011년 12월에는 아프리카지역만이 전년대비 0.7% 감소하면서 마이너스성장을 나타내었으며 북미지역과 유럽지역이 전년에 기상악화로 침체되었던 것에 대한 기저효과로 상대적으로 좋은 실적을 나타내 전월(11월)대비 국제항공여객수요는 1.4% 증가한 것으로 나타났다. 구체적으로 국제항공시장의 약 36.4%를 점유하는 유럽지역은 12월 11월대비 2.1% 증가하였으며 약 14.3% 점유하는 북미지역은 12월 11월대비 1.4% 증가하였고, 특히 유럽지역은 수요증가가 공급증가에 비해 빠르게 나타나면서 전월대비 탑승률이 1.2%포인트 상승하면서 지역 중 전월대비 가장 많이 개선된 것으로 나타났다.

국제항공여객시장 지역별 점유율



지역별로 자세히 살펴보면 다음과 같다.

➔ **아프리카지역, 2011년 북아프리카 지역의 불안지속으로 2.3% 증가하며 지역 중 가장 낮은 성장세 기록**

아프리카지역은 12월 국제항공여객수요가 0.7% 감소하였으나 2011년 전반적으로는 2.3% 상승한 것으로 나타났다. 12월 지역 중 유일하게 전년/전월대비 마이너스성장을 나타내었으며 탑승률도 2011년 67.2%로 지역 중 가장 낮게 나타났다.

➔ **아태지역, 일본 대지진 및 비즈니스수요 감소 등의 영향으로 2011년 4.1% 증가하며 성장세 둔화**

아태지역은 2011년 수요와 공급이 2010년 대비 각각 4.1%, 6.4% 증가하며 차이가 가장 크게 나타났다. 아태지역의 여객성장세가 둔화된 것은 일본의 지진 및 쓰나미로 인한 일시적인 여행수요 감소되고 제조업 경기악화로 인한 아태지역의 화물 감소가 비즈니스 수요 또한 감소시킴으로써 나타난 것이었다. 2011년 아태지역의 탑승률은 75.9%로 산업평균보다 1.5%포인트 낮게 나타났다.

➔ **북미지역, 미국 경기개선과 공급력 조절로 지역 중 가장 높은 탑승률 기록**

북미지역은 최근 선진국 경기불안에 따른 침체로 마이너스 성장을 보여왔으나 12월 미국 경기개선 조짐과 공급력 조절로 인하여 월별실적과 2011년 실적 모두 지역에서 가장 높은 탑승률을 기록하였다. 12월 국제여객 탑승률은 80.5%, 2011년 국제여객 탑승률은 80.7%로 산업평균보다 약 4%포인트 정도 높게 나타났다. 이러한 결과는 타이트한 공급력 조절로 인한 것으로 국제항공여객수요는 12월 단 1% 증가하였고, 2011년에는 4% 증가한 것으로 나타났다.

➔ **유럽지역, 남미지역에 이어 두 번째로 높은 성장세 기록**

2011년 하반기 유로존 재정위기가 확대되었음에도 불구하고 2011년 유럽지역의 국제항공 여객수요와 공급력은 전년대비 각각 9.5%, 10.2% 증가하며 호조세를 지속한 것으로 나타났다. 이는 장거리시장을 중심으로 한 비즈니스 수요의 견조한 성장세와 북유

럽지역의 강한 수출 성장세 영향을 받은 것으로 12월 11월 대비 여객수요가 2.1% 증가함으로써 유럽의 국제항공여객시장은 긍정적으로 2011년을 마무리한 것으로 나타났다.

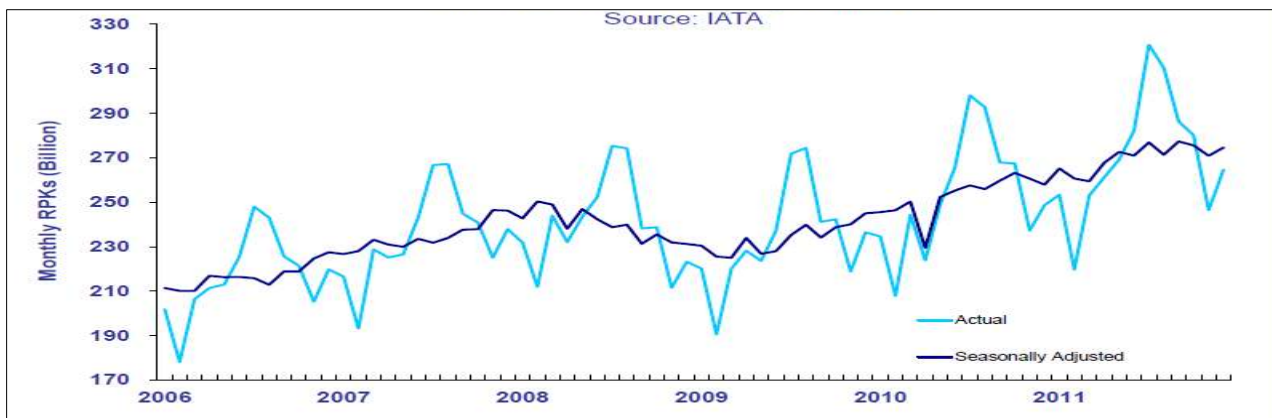
➔ 남미지역, 지역 중 유일하게 수요성장세가 공급보다 빠르게 나타나

남미지역은 역내 경제호황과 북미·아시아 지역 간 견조한 무역 성장세로 인하여 2011년 국제항공여객수요가 2010년 대비 10.2% 증가하며 지역 중 가장 높은 성장세를 나타내었다. 뿐만 아니라 남미지역은 지역 중 유일하게 수요성장세가 공급에 비해 빠르게 나타났는데, 2011년 공급력은 수요성장세보다 1%포인트 낮은 9.2% 증가한 것으로 나타났다.

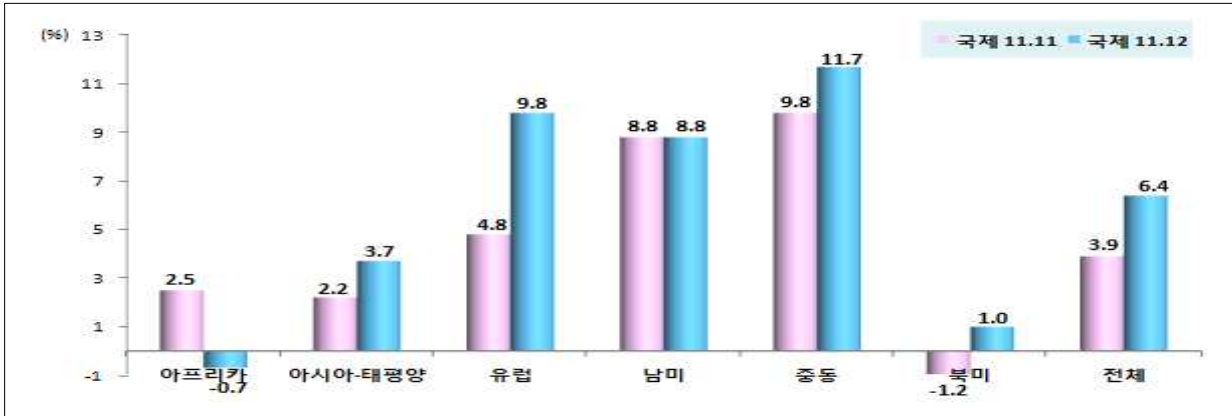
➔ 중동지역, 2011년 성장세가 둔화되면서 아프리카지역에 이어 낮은 탑승률 기록

중동지역은 2011년 국제항공 여객수요와 공급력이 2010년 대비 각각 8.9%, 9.7% 증가하면서 여객탑승률은 75.4%로 떨어져 아프리카 지역에 이어 낮은 탑승률을 기록하였다. 그러나 12월에는 보다 긍정적인 추이를 보였는데 여객수요가 11.7%로 증가하면서(공급력 11% 증가) 지역 중 가장 높은 성장세를 기록하였고, 탑승률 또한 77.1%로 개선된 것으로 나타났다. 이 지역 항공사들은 2011년 다소 성장세가 둔화되었으나 가격경쟁력과 지리적으로 허브화 이점이 있어 장거리 시장을 중심으로 비중을 높여가고 있는 것으로 나타났다.

국제 항공여객 추이



지역별 국제 항공여객 성장률(%)



❖ 국내

2011년 국내항공여객수요는 2010년 대비 4.2% 증가, 공급력은 2010년 대비 3.1% 증가하였으며 탑승률은 79.3%를 기록하였다. 11월 전월대비 상승세를 보였던 국내항공여객 추이는 12월 다시 전월대비 0.5% 감소함으로써 하강세를 보였는데, 12월 국내항공여객수요는 전년대비 3.7% 증가함으로써 2011년 성장세보다 낮게 나타났다. 이러한 감소추이를 새로운 감소추이로 봐야할지 또는 이례적인 현상인지 여부는 아직 명확하지 않으며 개별 시장에서의 상황은 더욱 불명확한 것으로 나타났다.

국가별로는 일본지역만 2011년 2010년 대비 15% 이상 감소함으로써 마이너스 성장을 나타내었으며 중국과 인도, 브라질이 10% 이상의 플러스성장을 나타내었다.

구체적으로 국내항공여객시장을 살펴보면 먼저 약 47%를 점유하면서 가장 높은 비중을 차지하는 미국 국내여객수요는 2011년 미국 경기부진의 영향을 받으며 단 1.3% 증가하였는데 이는 성숙기 시장의 특성으로 해석될 수 있다. 하지만 미국 국내항공시장은 공급력 조절로 인하여 2011년 공급력이 단 0.5% 증가하면서 역내 항공사들의 수익성은 긍정적인 것으로 나타났다. 12월 공급력과 국내항공 여객

수요는 모두 전년대비 각각 1.4%, 1.2% 감소하면서 국내항공여객시장의 약세를 시사해주었고, 탑승률은 81.1%를 기록한 것으로 나타났다.

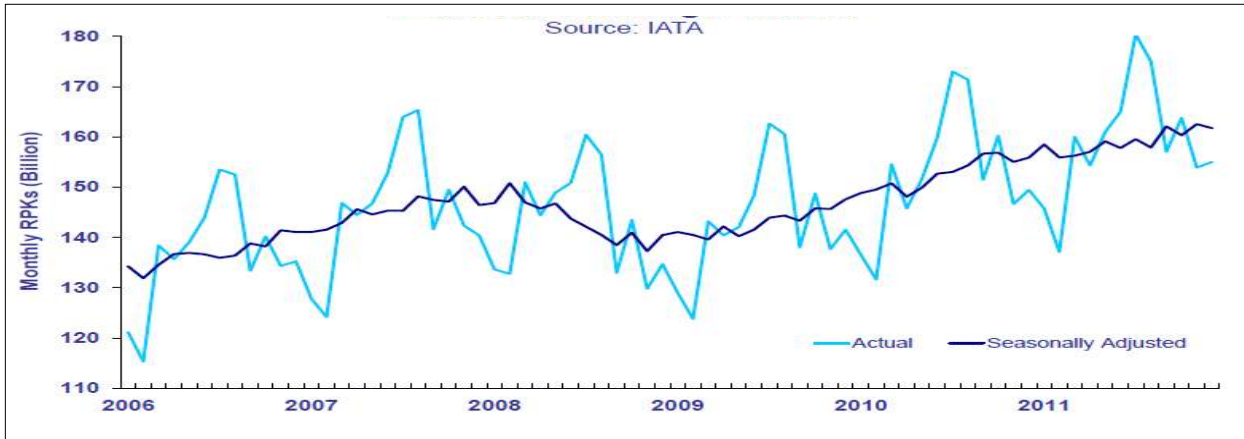
다음으로 국내항공여객시장의 약 19%를 점유하며 두 번째로 큰 시장인 중국의 국내항공여객수요를 살펴보면 2011년 공급력과 여객수요가 각각 7.8%, 10.9% 증가하면서 82.2%의 탑승률을 기록하며 높은 실적을 나타내었다. 중국은 유럽 재정 위기 등 선진국들의 경제 불안으로 2011년 경제성장률은 둔화되었음에도 불구하고 국내여객시장은 강세를 지속한 것으로 나타났다. 12월 공급력은 14% 증가하였고, 여객수요도 12.3% 증가하면서 탑승률은 78.7%를 달성하였다.

인도는 2011년 16.4% 증가하며 지역 중 가장 높은 성장세를 나타내었음에도 공급력이 18.6% 증가하면서 탑승률은 74.7%를 기록, 평균보다 4.6%포인트 낮게 나타났다. 이러한 수요와 공급 간의 격차는 12월 더욱 명확하게 나타났는데, 12월 여객은 9.3% 증가한 반면 공급력은 15.5% 증가하였다. 이러한 공급력의 초과현상은 탑승률을 악화시켰으며 상대적으로 수요성장세가 공급에 비해 빠르게 나타난 중국과 상반된 양상을 보인 것으로 나타났다.

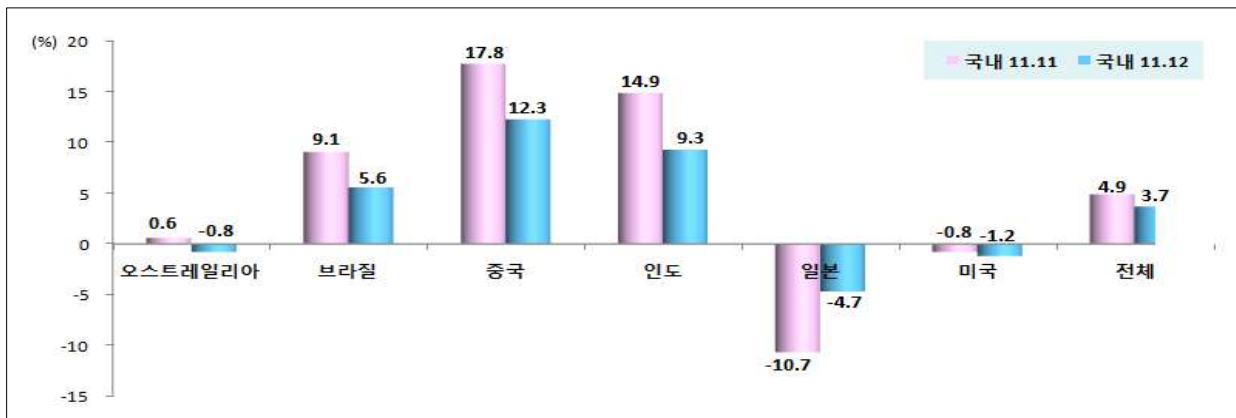
인도에 이어 2011년 두 번째로 높은 성장세를 보인 브라질은 2011년 국내항공여객수요가 13.7% 증가, 공급력이 11.2% 증가하였으나 탑승률은 산업 평균보다 낮은 69.3%를 기록하였다. 12월 브라질 국내항공여객수요는 5.6% 증가, 공급력은 9.6% 증가하며 연 성장세보다 낮은 것으로 나타났다.

마지막으로 2011년 대지진 및 쓰나미 발생이후 큰 폭의 마이너스성장을 지속한 일본 국내항공여객시장을 살펴보면 2011년 공급과 여객수요가 각각 11.5%, 15.2% 감소되었으며 12월에는 여객수요와 공급력이 전년대비 4.7%, 8.7% 감소하면서 점차 회복되고 있는 것으로 나타났다. 그러나 12월 수요에 비해 공급 감소가 빠르게 나타났음에도 불구하고 탑승률은 58.8%를 기록하며 지역 중 가장 낮은 수치를 나타내었다.

국내 항공여객 추이



국가별 국내 항공여객 성장률(%)



□ 화 물

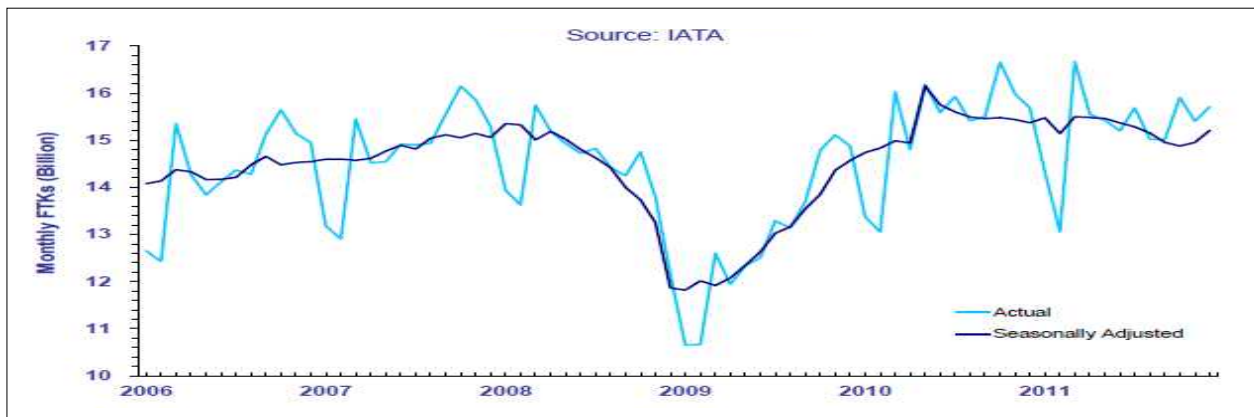
❖ 전체(국제+국내)

항공화물은 2011년 하반기 주요 경제국들의 비즈니스 신뢰지수 하락, 수출 둔화 및 침체로 인해 감소세를 지속하다가 연말이후 회복되기 시작한 것으로 나타났다. 항공화물시장의 선행지표인 최근 비즈니스 신뢰지수를 살펴보면 12월 회복되기 시작하였으며 이는 산업생산 및 국제무역이 안정화 될 것이라는 점을 암시해주었다. 또한 중국, 프랑스, 독일의 지수가 긍정적으로 나타남에 따라 제조업 또한 회

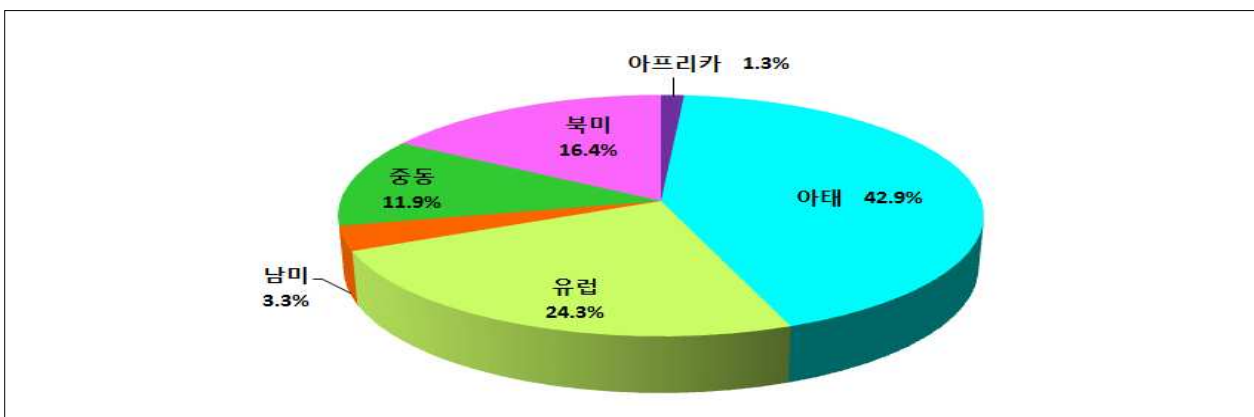
복될 것으로 전망되고 있다.

2011년 전체항공화물시장은 2010년 대비 0.7% 감소하였으나 12월에는 전월대비 1.7% 증가, 전년대비 0.2% 증가하며 회복 시그널을 보인 것으로 나타났다. 세부적으로 2011년 국제항공화물수요는 2010년 대비 0.6% 감소, 국내항공화물수요는 2010년 대비 1.4% 감소한 것으로 나타났다. 회복세를 나타낸 12월 실적을 살펴보면 국제항공화물수요는 전년대비 0.8% 감소, 전월대비 1.5% 증가, 국내항공화물수요는 전년대비 5.5% 증가, 전월대비 3.2% 증가하며 회복세를 이끈 것으로 나타났다.

전체 항공화물 추이



국제항공화물시장 지역별 점유율

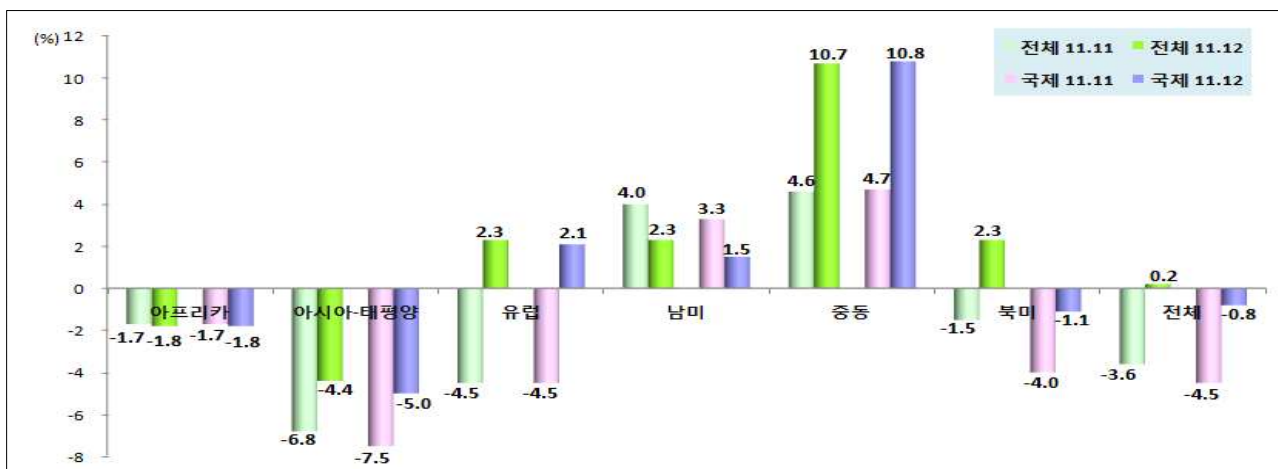


구체적으로 국제항공화물시장의 실적변화를 지역별로 살펴보면 아프리카지역과 아태지역이 2011년 마이너스성장을 나타내었고 그 외 지역은 플러스성장을 지속한 것으로 나타났다. 하지만 국제항공화물시장의 약 43%를 점유하며 가장 큰 시장인 아태지역이 2011년 2010년 대비 4.8% 감소, 2011년 12월 전년대비 5.0% 감소한 점은 전반적인 항공화물시장의 침체를 이끌었고 향후 선진국의 경기침체로 인한 성장세 감소가 생각보다 빠르게 회복되지 않을 것이라는 우려가 제기되고 있는 실정이다.

그 뒤를 이어 약 24%를 점유한 유럽지역은 북유럽 경제국들의 수출호조 영향으로 12월 전년대비 2.1% 증가하며 마이너스성장에서 플러스성장으로 전환한 것으로 나타났다. 2011년 전반적으로 유럽지역의 국제항공화물수요는 2010년 대비 1.5% 증가하였으나 공급증가(6.4%)에 비해 매우 저조하게 나타나면서 탑재율은 49.7%를 기록, 산업평균인 50.8%에 못 미치는 것으로 나타났다.

마지막으로 항공화물의 주요 3대 시장 중 하나인 북미지역(약 14% 점유)은 12월 전년대비 1.1% 감소하였으나 전월대비 6.5% 증가하면서 점차 회복되고 있는 것으로 나타났다. 2011년 전반적으로 국제항공화물수요는 2010년 대비 1.5% 증가한 것으로 나타났으나 공급증가(6.8%)에 비해 낮게 나타나면서 탑재율은 지역 중 가장 낮은 41.3%를 기록하였다.

지역별 전체 · 국제 항공화물 성장률(%)



전년대비 월별 · 누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2010년 12월 vs 2011년 12월						2010년 1~12월 vs 2011년 1~12월					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	-0.7	0.2	68.9	-1.8	0.9	24.7	2.3	4.4	67.2	-1.2	3.1	25.7
아시아태평양	3.7	5.9	74.7	-5.0	1.3	61.6	4.1	6.4	75.9	-4.8	0.6	62.2
유럽	9.8	10.3	76.4	2.1	5.5	50.5	9.5	10.2	78.9	1.5	6.4	49.7
남미	8.8	11.1	75.2	1.5	10.1	39.7	10.2	9.2	77.2	5.5	5.6	41.6
중동	11.7	11.0	77.1	10.8	14.9	44.0	8.9	9.7	75.4	8.2	13.9	44.4
북미	1.0	1.4	80.5	-1.1	2.1	42.3	4.0	6.0	80.7	1.5	6.8	41.3
국 제	6.4	7.4	76.2	-0.8	4.5	50.8	6.9	8.2	77.4	-0.6	5.2	50.8
오스트레일리아	-0.8	-3.5	80.9				2.3	1.7	79.3			
브라질	5.6	9.6	69.6				13.7	11.2	69.3			
중국	12.3	14.0	78.7				10.9	7.8	82.2			
인도	9.3	15.5	78.7				16.4	18.6	74.7			
일본	-4.7	-8.7	58.8				-15.2	-11.5	61.2			
미국	-1.2	-1.4	81.1				1.3	0.5	83.0			
국 내	3.7	3.8	77.7	5.5	4.2	30.7	4.2	3.1	79.3	-1.4	0.2	28.5
아프리카	-3.0	-1.9	68.8	-1.8	0.7	24.2	0.5	2.2	67.6	-1.8	2.5	25.3
아시아태평양	5.5	7.0	75.4	-4.4	1.6	58.2	5.4	6.0	76.8	-4.6	0.4	57.9
유럽	10.5	10.4	75.9	2.3	5.6	49.5	9.1	9.6	78.0	1.3	6.2	48.7
남미	7.6	10.4	73.7	2.3	8.9	39.2	11.3	9.8	74.6	6.0	4.3	40.7
중동	11.7	11.0	76.8	10.7	14.5	43.1	8.6	9.1	75.5	8.1	13.4	43.7
북미	-0.4	-0.4	80.9	2.3	3.3	35.4	2.2	2.3	82.1	0.4	3.8	34.5
전 체	5.4	6.1	76.8	0.2	4.4	46.1	5.9	6.3	78.1	-0.7	4.1	45.9

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