

항공운송 동향분석

2011년 11월 글로벌 항공운송분석

한국항공진흥협회 기술정보실



2011년 11월 글로벌 항공운송분석

❖ 유럽 재정위기 확대 우려와 제조업 부문의 빠른 회복세가 상존하면서 글로벌 항공시장은 전반적으로 불안정한 양상을 보임

– 국제·국내여객 전년대비 각각 4.0%, 4.7% 증가, 항공화물 전년대비 3.1% 감소

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2011년 11월 글로벌 항공운송분석에 의하면 침체를 지속하고 있는 화물시장과 더불어 여객 또한 전월(10월) 대비 감소하며 불안정한 모습을 보인 것으로 나타났다.

전체여객은 전년대비 4.3% 증가하며 전월 3.6% 성장에 비해 높은 성장세를 나타내었지만 전월대비 0.5% 감소함으로써 11월 성장세가 2010년 11월 약세를 보였던 여객시장을 반영한 기저효과임을 시사해주었다. 11월 여객시장은 국내보다 국제에서 약세를 나타내었는데, 구체적으로 국제여객은 전월대비 1.5% 감소한 반면 국내여객은 전월대비 1.3% 증가하였다. 국내시장 중 특히 중국의 성장세가 두드러졌으며 인도 또한 11월 누계기준으로 가장 높은 성장세를 기록하며 지속적으로 성장하고 있는 것으로 나타났다. 일본의 경우 전월대비 다소 떨어지면서 지진 이전보다 약 10% 정도 낮은 수준을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

여객탑승률은 국제여객이 전월대비 0.9%포인트 하락, 국내여객이 전월대비 0.8%포인트 상승, 전체여객이 전월대비 0.1%포인트 감소하면서 3/4분기보다 4/4분기에 항공사 수익이 더욱 부정적인 영향을 받을 것으로 추정된다.

전체화물은 전년대비 3.1% 감소하며 2011년 고점 대비 4% 낮은 수준을 유지한 것으로 나타났다. 세부적으로 국제화물은 전년대비 3.8% 감소하였으며 국내화물은 전년대비 2.0% 증가하였다.

전체화물시장의 약 40%를 점유하는 아태지역이 전년대비 6.4% 감소하며 지역 중 가장 가파르게 감소하였으며, 그 뒤를 이어 약 24%를 점유하는 북미지역이 전년대비 0.2% 증가, 약 22%를 점유하는 유럽지역이 전년대비 4.6% 감소하며 전반적인 감소추이를 이끈 것으로 나타났다.

계절 조정된 항공여객 및 항공화물 추이



기간별 국제·국내 항공운송실적 비교

(단위: %)

구분	'11년 11월 vs '10년 11월			'11년 1~11월 vs '10년 1~11월			'11년 11월 vs '11년 10월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	4.0	4.7	4.3	6.9	4.2	5.9	-1.5	1.3	-0.5
ASK	5.2	2.8	4.3	8.3	3.0	6.3	-0.7	0.2	-0.3
PLF	74.6	79.2	76.3	77.5	79.4	78.2	-0.9	0.8	-0.1
FTK	-3.8	2.0	-3.1	-0.5	-2.2	-0.7	0.5	4.4	1.1
AFTK	1.9	1.9	1.9	5.3	-0.1	4.1	-0.4	0.9	-0.2
FLF	51.6	29.6	46.9	50.8	28.3	45.9	1.0	1.3	0.5

* 10월 대비 비교시 이용율은 % 차이를 의미함

화물탑재율은 11월 46.9%로 전월대비 0.5%포인트 상승하며 개선되는 양상을 보였지만 항공화물 수요의 침체가 지속됨으로써 2010년 중반 절정기대비 6%포인트 낮은 수준을 유지한 것으로 나타났다.

□ 여 객

❖ 국 제

국제여객수요는 지난 6개월간 상승 추이를 보였으나 지난 5월 대비 0.5%만 증가한 것으로 나타났다. 이러한 현상은 지역별 차이에 의해 나타난 결과로, 아프리카·중동·남미지역은 상대적으로 전년대비 좋은 실적을 나타낸 반면 유럽·북미지역이 비즈니스 및 소비자 신뢰지수가 하락함으로써 약보합세 유지하고 있는 것으로 나타났다.

지역별 국제여객의 추이를 살펴보면 전월에 이어 북미지역만이 전년대비 마이너스 성장세를 보였으며, 전월대비 아태·유럽·북미지역이 마이너스 성장세를 보이며 감소한 것으로 나타났다. 북미지역 경제는 최근 회복되는 추이를 보였으나 항공 시장에는 반영되지 않은 것으로 나타났으며 수익성 유지를 위한 공급력 조절로 인하여 여객수요가 지속적으로 감소하고 있는 것으로 나타났다.

11월 유럽의 약세현상은 성장 모멘텀 약화, 저성장 전망 등을 고려하였을 때 놀라운 결과는 아니지만 독일과 같은 수출 강대국으로부터의 비즈니스 여객수요 창출이 여객수요를 견인할 것으로 기대되고 있다.

➔ 아프리카지역, 공급력보다 2배 높은 수준으로 여객수요 성장

아프리카지역은 여객수요가 전년대비 2.6% 증가하며 공급력(1.3%)에 비해 2배 높은 성장세를 보였음에도 불구하고 탑승률은 66.2%를 기록하며 지역 중 가장 낮은 탑승률을 기록한 것으로 나타났다.

➔ 아태지역, 여객수요가 공급력의 1/2수준으로 성장

아태지역은 여객수요가 전년대비 2.4% 증가하며 공급력(5.4% 증가)에 비해 1/2 수준으로 성장한 것으로 나타났다. 탑승률 또한 73.3%로 지역 평균인 74.6%에 비해 1.3%포인트 낮은 것으로 나타났다.

➔ 북미지역, 지역 중 유일하게 마이너스 성장

북미지역은 공급력과 여객수요가 전년대비 각각 1.0%, 1.2% 감소하며 지역 중 유일하게 마이너스 감소세를 나타내었다. 하지만 공급력 조절로 인하여 탑승률은 77.9%로 지역 중 가장 높게 나타나며 수익성을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

➔ 유럽지역, 불안정한 경제상황에도 불구하고 지역 중 가장 높은 탑승률 기록

유로존 재정위기로 인한 경제 불확실성이 지속됨에도 불구하고 유럽지역 여객 수요와 공급력은 전년대비 각각 4.9%, 5.3% 증가한 것으로 나타났다. 전월(10월) 전년대비 여객 6.4% 증가, 공급력 8.1% 증가한 것에 비해 다소 감소추이로 변하였으나 역내 여객수요 성장은 독일과 같은 수출 강대국의 비즈니스 수요 창출로 인하여 지속될 것으로 전망된다.

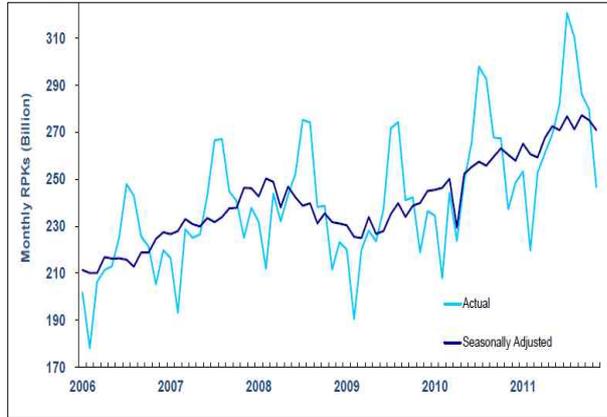
➔ 남미지역, 경제호황과 무역성장세로 인하여 높은 성장세 지속

남미지역은 역내 경제호황과 견조한 무역 성장세를 반영하며 여객수요가 전년대비 8.8% 증가함으로써 지역 중 두 번째로 높은 성장세를 나타내었고, 공급력은 전년대비 11.4% 증가하며 지역 중 가장 높은 성장세를 나타내었다.

➔ 중동지역, 지역 중 가장 높은 성장세

중동지역은 여객수요가 전년대비 9.8% 증가하며 지역 중 가장 높은 성장세를 나타내었다. 공급력 또한 전년대비 10.4% 증가하며 높은 성장세를 나타내었는데 이는 역내 항공사들이 가격 경쟁력으로 인해 장거리 노선의 점유율을 높임으로써 나타난 결과로 추정된다.

국제 항공여객 추이



지역별 국제 항공여객 성장률(%)



❖ 국내

국내여객시장은 전월(10월)과 상반되게 국제여객에 비해 전년대비 비교, 전월 대비 비교 모두 개선되고 있는 것으로 나타났다. 11월 국내여객은 전년대비 4.7% 증가하였으며 전월대비 1.3% 증가하였고 여객탑승률 또한 전월대비 0.8%포인트 상승한 79.2%를 기록하였다.

구체적으로 일본과 미국시장을 제외하고 모두 플러스 성장을 보였으며, 그 중 특히 중국과 인도의 성장세가 높은 것으로 나타났다. 11월 기준으로 전년대비 가장 높은 성장세를 보인 국가는 중국으로 전년대비 17.2% 증가, 전월대비 3.2% 증가하였고, 11월 누계기준으로 가장 높은 성장세를 보인 국가는 전년대비 16.3% 증가한 인도로 나타났다.

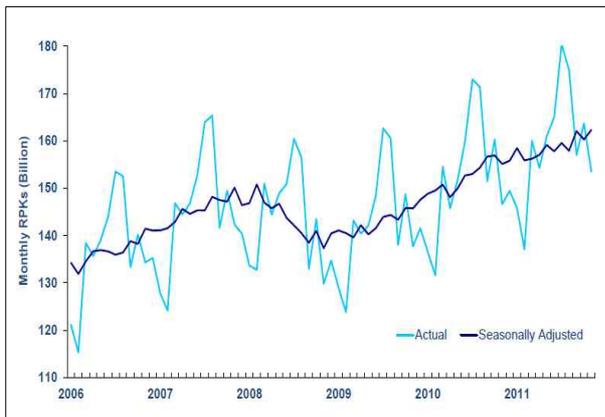
브라질의 경우 11월 국내여객수요가 전년대비 9.4% 증가, 공급력이 전년대비 10.3% 증가하며 수요와 공급이 유사한 성장세를 보이며 다소 둔화된 것으로 나타났다. 브라질 국적항공사 TAM의 대표이사인 Libano Barroso의 최근 발표에 의하면 2011년 국내항공시장은 전년대비 약 15% 정도 성장할 것으로 추정되며, 2012년에는 이보다 낮은 8~12% 성장세를 보일 것으로 전망되었다. 이는 2010년

전년대비 23% 성장, 2011년 3/4분기 누계기준 전년대비 19% 성장에 비해 매우 하락된 것으로 주요 국내노선의 운임 상승 등의 영향으로 최근 성장세가 둔화되고 있는 것으로 나타났다.

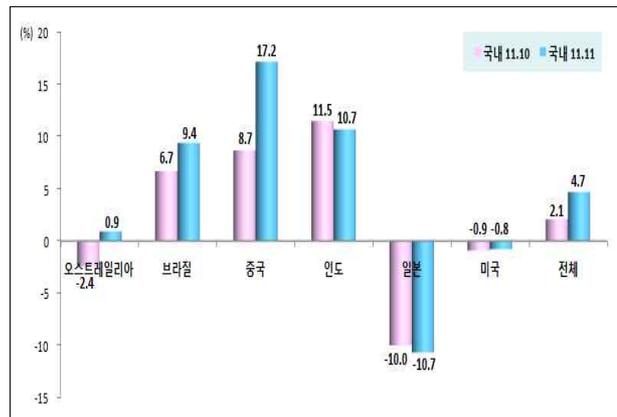
전년대비 마이너스 성장세를 보인 미국은 여객수요 감소보다 공급 감소가 더욱 빠르게 나타나면서 여객탑승률은 83.4%를 기록, 국내여객시장에서 가장 높은 실적을 나타내었다.

지난 3월 대지진 발생이후 지속적으로 마이너스 감소세를 보인 일본은 11월 전월대비 0.8% 하락, 전년대비 10.7% 감소함으로써 회복세가 다소 주춤해진 것으로 나타났다. 11월 누계기준으로는 전년대비 16.0% 감소하였으며 수요와 함께 공급 또한 감소하였음에도 불구하고 탑승률은 65.4%를 기록하며 국내여객시장에서 가장 낮게 나타났다.

국내 항공여객 추이



국가별 국내 항공여객 성장률(%)



□ 화 물

❖ 전체(국제+국내)

전월(10월) 전년대비 4.7% 하락하며 감소세를 확대하였던 항공화물 시장은 11월 전년대비 3.1% 감소, 전월대비 1.1% 증가하며 다소 호전되었으나 2011년 1월 고점 대비 여전히 4% 정도 낮은 수준을 나타내며 약세를 지속하고 있는 것으로 나타났다.

세부적으로 11월 국제화물은 전년대비 3.8% 감소, 국내화물은 전년대비 2.0% 증가하면서 국내화물시장이 국제화물시장의 감소세를 소폭 줄여준 반면 11월 누계기준으로는 국제화물이 전년대비 0.5% 감소, 국내화물이 전년대비 2.2% 감소하면서 국내화물시장과 국제화물시장 모두 감소세를 보이며 전체화물은 전년대비 0.7% 감소한 것으로 나타났다.

지역별로는 남미·중동·북미지역은 플러스성장을 나타낸 반면 아프리카·아태·유럽 지역이 마이너스성장을 나타내었다.

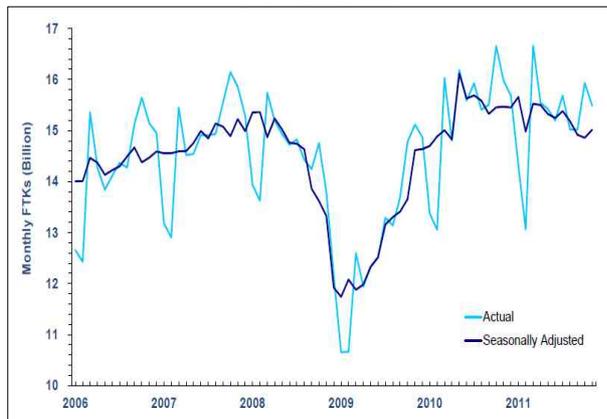
특히 화물시장의 약 40%를 점유하는 아태지역이 11월 전체화물이 전년대비 6.4% 감소, 국제화물이 전년대비 7.2% 감소하며 지역 중 가장 큰 감소세를 나타내었는데, 이는 유럽 및 미국 등 선진국의 불안한 경제상황 영향으로 소비가 위축됨으로써 나타난 현상이었다. 하지만 전월대비 공급(0.1%증가)에 비해 화물수요(1.1% 증가) 증가폭이 커짐으로써 탑재율은 전월대비 0.6%포인트 상승한 58.3%를 기록하며 산업평균인 46.9%보다 약 11%포인트 높게 나타났다.

그 뒤를 이어 약 22%를 점유하는 유럽지역은 재정위기에 대한 우려가 더욱 확산되며 전년대비 4.6% 감소, 두 번째로 낮은 성장세를 나타냈으나 북유럽 경제국들의 수출호조 영향으로 탑재율은 50.0%를 달성하며 적정 수준을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

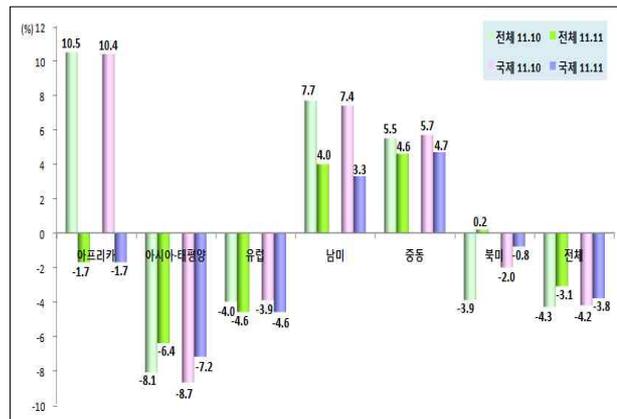
마지막으로 항공화물의 주요 시장 중 하나인 북미지역(약 24% 점유)은 11월 전년대비 0.2% 증가, 전월대비 0.0% 증가되며 거의 성장이 없는 것으로 나타났다.

2011년 하반기 이후 세계경제위기 우려, 공급력 증가, 무역 감소 등의 영향으로 화물수요 감소와 함께 탑재율 또한 감소하였는데, 국제화물의 탑재율은 2010년 중반 절정기 대비 6%포인트 하락한 것으로 나타났다. 불안정한 경제 상황에 대한 대응책으로 화물기 운항을 감소시켰음에도 불구하고 여객운송을 위한 이중통로(twin-aisle) 항공기 운항으로 화물 공급력은 증대되었고, 그 영향으로 화물 탑재율이 떨어지며 수익성을 낮추는 결과를 초래한 것으로 나타났다.

전체 항공화물 추이



지역별 전체·국제 항공화물 성장률(%)



전년대비 월별·누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2010년 11월 vs 2011년 11월						2010년 1~11월 vs 2011년 1~11월					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아 프 리 카	2.6	1.3	66.2	-1.7	1.0	26.6	2.6	4.8	67.1	-1.2	3.3	25.8
아시아태평양	2.4	5.4	73.3	-7.2	-2.1	62.0	4.1	6.4	76.0	-4.8	0.5	62.3
유 럽	4.9	5.3	75.4	-4.6	1.6	51.0	9.5	10.2	79.1	1.4	6.5	49.7
남 미	8.8	11.4	75.5	3.3	4.0	43.5	10.4	9.1	77.4	5.9	5.2	41.8
중 동	9.8	10.4	73.7	4.7	13.4	43.7	8.7	9.6	75.3	7.9	13.8	44.4
북 미	-1.2	-1.0	77.9	-0.8	2.1	43.9	4.2	6.3	80.7	2.2	7.8	41.2
국 제	4.0	5.2	74.6	-3.8	1.9	51.6	6.9	8.3	77.5	-0.5	5.3	50.8
오스트레일리아	0.9	-1.2	81.7				2.6	2.3	79.1			
브 라 질	9.4	10.3	65.7				14.6	11.4	69.2			
중 국	17.2	13.3	80.7				10.7	7.2	82.5			
인 도	10.7	17.3	76.8				16.3	18.0	74.2			
일 본	-10.7	-9.0	65.4				-16.0	-11.7	61.4			
미 국	-0.8	-3.4	83.4				1.5	0.7	83.1			
국 내	4.7	2.8	79.2	2.0	1.9	29.6	4.2	3.0	79.4	-2.2	-0.1	28.3
아 프 리 카	0.5	0.1	66.9	-1.7	1.4	26.1	0.8	2.6	67.4	-1.8	2.6	25.4
아시아태평양	5.8	6.7	75.4	-6.4	-1.3	58.3	5.4	5.9	77.0	-4.6	0.3	57.9
유 럽	5.6	5.6	74.9	-4.6	1.5	50.0	9.0	9.5	78.2	1.2	6.2	48.7
남 미	9.0	11.0	72.6	4.0	4.2	43.2	11.7	9.8	74.7	6.4	3.8	40.9
중 동	10.1	10.6	73.6	4.6	13.1	42.9	8.3	9.0	75.4	7.8	13.3	43.7
북 미	-0.8	-2.5	81.5	0.2	1.7	36.1	2.4	2.5	82.2	0.4	4.1	34.4
전 체	4.3	4.3	76.3	-3.1	1.9	46.9	5.9	6.3	78.2	-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