

항공운송 동향분석

2012년 2월
글로벌 항공운송동향분석

한국항공진흥협회 기술정보실



2012년 2월 글로벌 항공운송분석

- ❖ 세계 경제 불확실성이 지속되는 가운데 2011년 아랍의 봄, 1월 중국 춘절연휴로 인한 운송연기 수요발생, 브라질 축제 영향 등으로 여객 및 화물 모두 전년대비 각각 8.6%, 5.2% 증가하며 성장세 기록

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2012년 2월 글로벌 항공운송분석에 의하면 여객과 화물 운송량이 전년대비 매우 높은 성장세를 보인 것으로 나타났다. 전체 항공여객수요는 전년대비 8.6% 증가하며 1월에 비해 성장폭이 더욱 커졌으며, 전체 항공화물수요도 전년대비 5.2% 증가하며 1월 중국 춘절연휴 영향 등으로 큰 폭의 하락세를 기록한 것에서 회복되기 시작한 것으로 나타났다.

그러나 2월 성장세는 몇 가지 데이터 왜곡요인의 영향을 받았는데, 그 요인으로는 '11년 아랍의 봄(Arab Spring)¹⁾으로 인한 운송량 감소, 1월 중국 춘절 운송연기로 인한 화물 수요발생, 브라질 축제 등이 있으며 이는 2월 항공운송수요의 전년대비 성장폭을 확대시킨 것으로 나타났다.

1) "아랍의 봄"은 북아프리카와 중동지역을 걸쳐 나타나고 있는 시위와 시위자들의 행렬을 일컫는 명칭으로, 일부에서는 "아랍의 봄과 겨울"(Arab Spring and Winter), 아랍의 자각(Arab Awakening), "아랍인들의 반란"이라 칭하기도 한다. 2010년 12월 튀니지에서 시위 성공에 힘입어 혁명의 물결이 알제리, 요르단 이집트, 예멘으로 퍼져나가기 시작했으며, 이러한 반정부 시위는 파업 참여운동, 데모, 행진 뿐 만 아니라 페이스북, 트위터와 같은 소셜 미디어를 통해 광범위하게 나타났다. 여러 반정부 시위 가운데 튀니지와 이집트는 정권 교체로 이어지면서 혁명으로 불리게 되었다.

특히 이러한 요인들로부터 직접적인 영향을 받은 지역들은 전년대비 높은 성장세를 나타내었는데, 아프리카와 중동지역은 약 20% 이상 성장하였으며 남미지역은 약 16% 증가한 것으로 나타났다. 아태지역은 화물수요가 전년대비 9% 성장하며 여객보다 높은 성장세를 기록하였으며 북미지역은 역내 소비자 신뢰지수와 경제상황이 개선되면서 여객수요가 전년대비 약 5% 증가한 것으로 나타났다.

계절 조정된 자료를 기준으로 항공여객시장은 2011년 4월 이후 연평균 6% 성장세를 나타내었는데, 초기 아랍의 봄 영향을 제외하면 20년 장기추세와 비슷하게 나타났다. 반면 화물시장은 2011년 9월 이후 연평균 5%의 성장세를 나타내며 감소세를 지속하고 있는 것으로 나타났다. 그러나 2월 화물시장은 안정적인 추세를 나타내었고, 이러한 안정세는 최근 몇 달 동안 비즈니스 신뢰지수의 개선과 함께 나타난 결과였다.

2012년 1월과 비교하였을 때 전체 항공여객은 0.4% 증가, 전체 항공화물은 1.2% 감소하였는데, 이는 여객부문은 공급조절 대비 여객수요 증가가 앞선 반면 화물부문은 공급조절 대비 화물수요 감소가 더욱 크게 나타나면서 약세를 나타낸 것이었다. 특히 화물은 국제시장에서 1.9% 감소하면서 감소세를 확대한 것으로 나타났다.

2012년 1/4분기 항공시장은 상당한 불확실성을 내포하면서 향후 전망은 변동적으로 나타나고 있다. 연료비용의 급등세, 영국 항공세 인상, 유럽의 탄소배출권제도 등은 항공시장의 성장을 저해할 가능성이 제기되면서 금년 초 전망된 0.5%의 마진율을 달성하기 어려울 것으로 보인다.

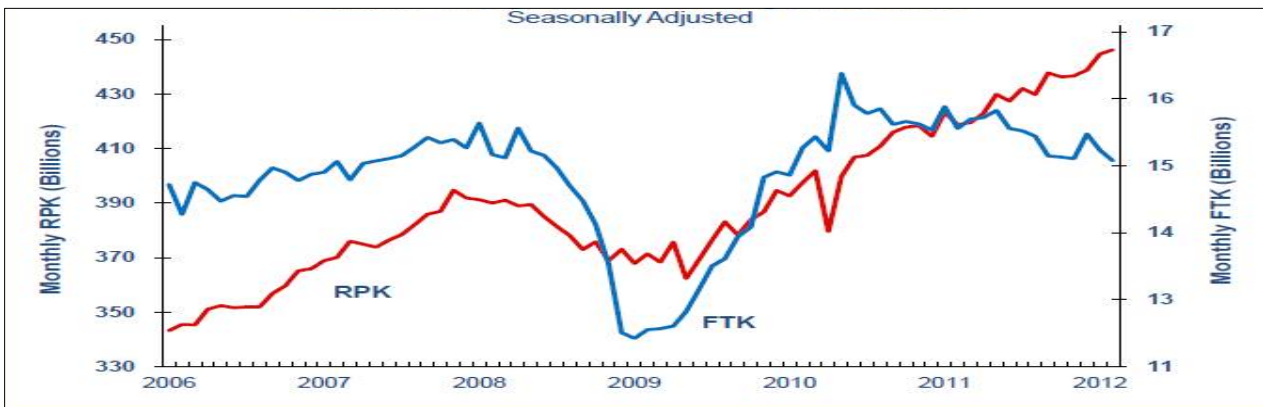
기간별 국제·국내 항공운송실적 비교

(단위: %)

구분	'12년 2월 vs '11년 2월			'12년 1~2월 vs '11년 1~2월			'12년 2월 vs '12년 1월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	9.3	7.6	8.6	7.3	7.0	7.2	0.5	0.2	0.4
ASK	7.3	7.5	7.4	5.6	5.8	5.7	0.3	0.3	0.3
PLF	74.4	76.7	75.3	75.6	76.7	76.0	0.2	-0.1	0.1
FTK	5.1	5.7	5.2	-1.6	-0.4	-1.5	-1.9	-0.8	-1.2
AFTK	7.7	4.1	6.9	3.1	2.2	2.9	-0.5	-0.2	-0.3
FLF	50.0	26.5	44.8	47.8	26.2	43.0	-0.7	-0.2	-0.4

* 1월 대비 비교 시 이용률은 % 차이를 의미함

계절 조정된 항공여객 및 항공화물 추이



전 세계 항공여객 및 비즈니스 신뢰지수 성장추이



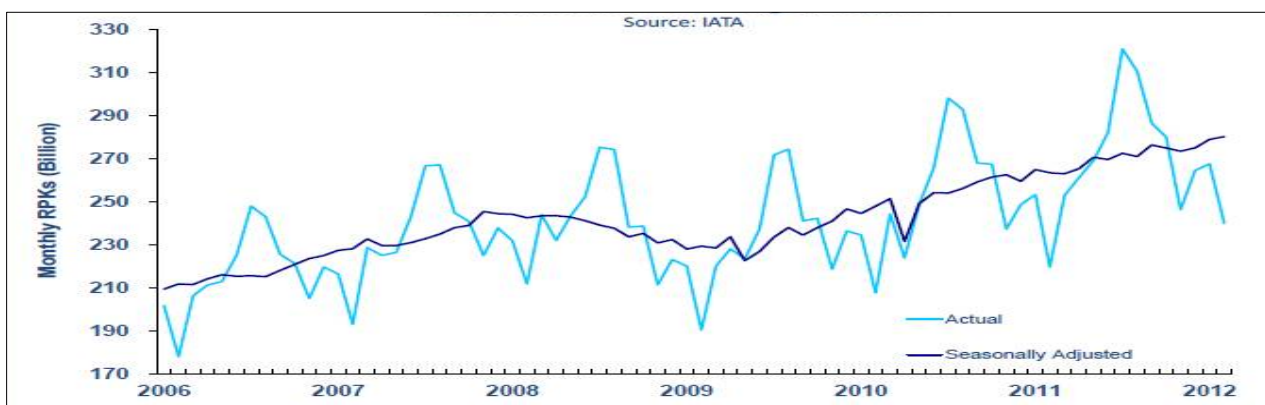
□ 여 객

❖ 국 제

2012년 2월 국제항공여객수요는 전년대비 9.3% 증가하였고, 공급력은 전년대비 7.3% 증가하면서 탑승률은 74.4%를 기록한 것으로 나타났다. 국제항공여객시장의 공급과 수요 관계를 살펴보면 아태지역을 제외한 전 지역이 공급보다 수요 성장세가 빠르게 나타나면서 여객 탑승률을 개선시킨 것으로 나타났다.

특히 2월 국제항공여객시장은 지난해 발생한 몇몇 이벤트 발생으로 인하여 지역적으로 매우 상이한 현상을 나타내었다. 특히 중동지역과 아프리카지역의 국제항공여객수요는 전년대비 20% 이상 증가, 남미지역 국제항공여객수요는 전년대비 13% 증가하면서 높은 성장세를 나타내었는데, 이는 지난해 아랍의 봄, 브라질 축제의 영향을 각각 받은 것이었다. 이와 상반되게 2월 국제항공여객시장에 부정적인 영향을 미친 이벤트는 지난해 보다 한 달 빠르게 발생한 중국춘절 연휴로, 아태지역 국제항공여객수요를 1월 대비 감소시키면서 부정적인 영향을 미친 것으로 나타났다. 국제항공여객시장의 약 65%를 점유하는 아태지역과 유럽지역이 공급력 조절을 하였음에도 불구하고 감소세를 나타낸 점은 이벤트 영향을 시사해주었다.

국제 항공여객 추이



➔ 아프리카지역, 지난해 '아랍의 봄' 영향으로 전년대비 대폭 증가

아프리카지역 항공사들은 지난해 아랍의 봄 영향(이집트, 튀니지 등)으로 국제항공여객수요와 공급력이 전년대비 각각 24.7%, 20.2% 증가하며 지역 중 가장 높은 성장세를 나타내었다. 탑승률은 62.7%로 지역 중 가장 낮은 수치를 기록하였지만 전년 동월 60.5% 기록한 것에 비해 개선된 것이었다.

➔ 아태지역, 지난해보다 한 달 일찍 발생한 중국 춘절연휴 효과로 성장세 둔화

아태지역 항공사들은 국제항공여객수요와 공급력이 전년대비 각각 5.9%, 6.2% 증가하였으며 탑승률은 75.4%를 기록하였다. 중국춘절연휴 영향으로 2월 성장세는 1월 6.4% 성장세에 비하여 조금 낮아졌다.

➔ 북미지역, 아프리카지역에 이어 낮은 탑승률 기록

북미지역 항공사들은 국제항공여객수요와 공급력이 전년대비 각각 4.9%, 4.3% 증가하였다. 탑승률은 전체 평균인 74.4%보다 2.3%포인트 낮은 72.1%를 기록하며 아프리카지역에 이어 가장 낮은 실적을 기록하였다.

➔ 유럽지역, 불안정한 역내 경제상황에도 불구하고 성장세 지속

유럽지역 항공사들은 국제항공여객수요와 공급력이 전년대비 7.6%, 5.0% 증가하였다. 이는 유로존 재정위기, 역내 소비자 신뢰지수 하락에도 불구하고 나타난 현상으로 탑승률은 전년 동월 72.6% 보다 1.8%포인트 증가한 74.4%를 기록하며 산업 평균과 동일한 수치를 나타내었다.

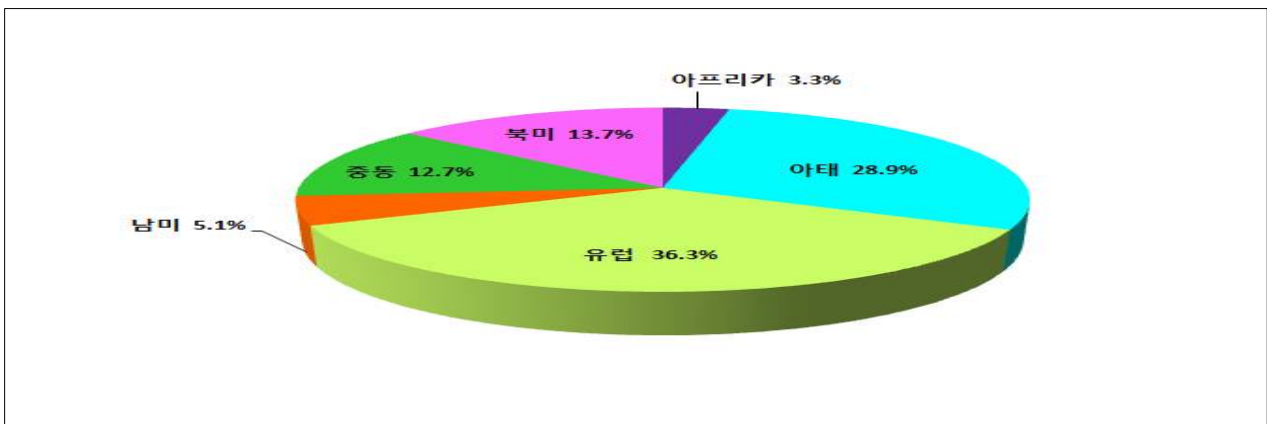
➔ 남미지역, 견조한 성장세를 유지하며 지역 중 가장 높은 탑승률 기록

남미지역 항공사들은 국제항공여객수요와 공급력이 전년대비 각각 13.3%, 10.8% 증가하였으며, 탑승률은 78.3%를 기록하며 지역 중 가장 높은 실적을 나타내었다. 카니발 축제로 인한 브라질 노선 운송수요의 급증으로 남미지역은 호조세를 나타내었다.

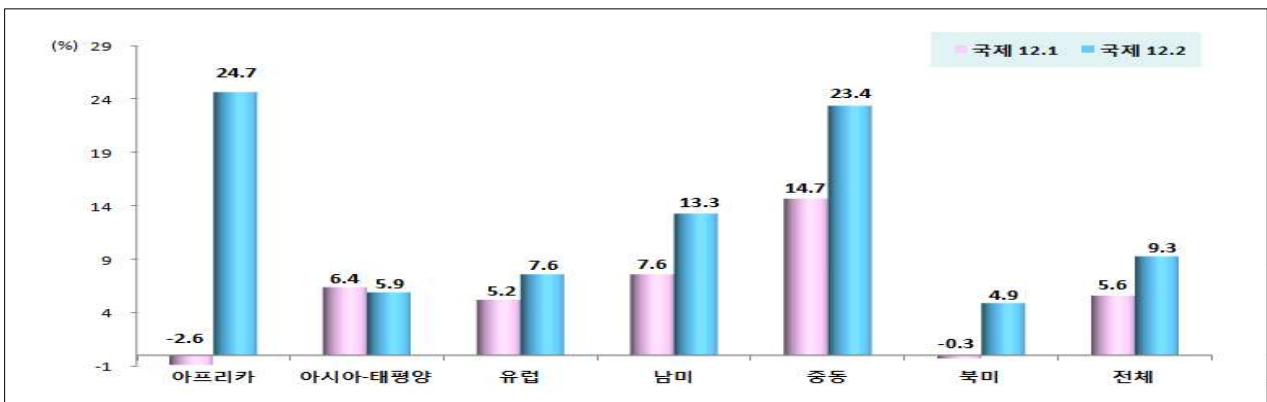
➤ 중동지역, 아랍의 봄 영향을 제외하고도 높은 회복세를 나타내

중동지역 항공사들은 지난해 2월 아랍의 봄 영향으로 국제항공여객수요와 공급력이 전년대비 각각 23.4%, 16.1% 증가하며 매우 높은 성장세를 나타내었다. 탑승률은 지난해 72.4%에서 4.5%포인트 증가한 76.9%를 기록하며 매우 큰 개선을 나타내었으며, 아랍의 봄 영향으로 인한 데이터 변동성을 제외하고도 현재 중동지역은 매우 큰 회복세를 나타내고 있다.

2012년 2월 국제항공여객 지역별 점유율



지역별 국제 항공여객 성장률(%)



❖ 국내

2012년 2월 국내항공여객시장은 브라질, 중국, 인도의 높은 성장세와 상대적으로 성장이 둔화되었던 미국의 회복세 등으로 국내항공여객수요와 공급력이 전년대비 각각 7.6%, 7.5% 증가한 것으로 나타났다. 국내항공여객 탑승률은 76.7%로 국제항공여객 탑승률(74.4%)보다 높게 나타났다.

특히 브라질의 경우 지난해보다 한 달 일찍 발생한 축제 영향으로 전년대비 17.9% 증가하면서 지역 중 가장 높은 성장세를 기록하였다. 하지만 공급력이 전년대비 20.9% 증가하면서 수요에 비해 공급이 더욱 빠르게 증가하면서 탑승률은 66.5%를 기록, 일본에 이어 낮은 실적을 기록한 것으로 나타났다.

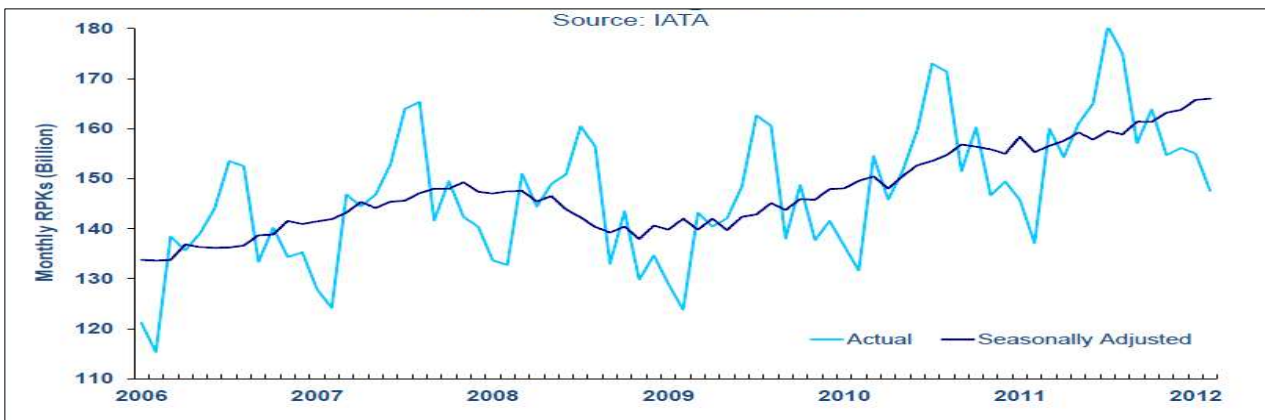
브라질에 이어 높은 성장세를 기록한 인도는 국내항공여객수요가 전년대비 12.3% 증가하였는데 공급이 16.3% 증가하면서 75.4%의 탑승률을 기록, 국내항공여객시장의 평균 여객탑승률(76.7%)에 못 미친 것으로 나타났다.

국내항공여객시장에서 가장 큰 비중을 점유하는 미국 국내항공여객수요는 전년대비 5.2% 증가하며 전월 거의 성장하지 않은 것에 비해 매우 개선된 양상을 나타내었다. 탑승률도 공급 조절 영향으로 전년대비 0.6%포인트 증가한 78.8%를 기록하며 개선된 것으로 나타났다.

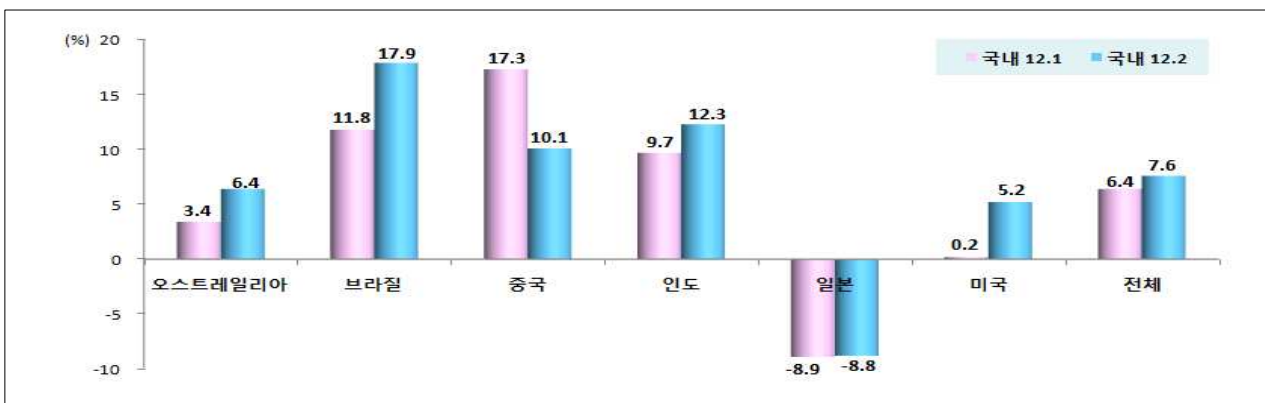
반면 중국은 국내항공여객수요가 전년대비 10.1% 증가하며 1월 17.3% 성장세에 비해 매우 하락한 것으로 나타났다. 이는 중국 춘절 연휴효과로 인한 것으로 탑승률은 79.3%를 기록하며 국내항공여객시장에서 제일 높은 실적을 나타내었다.

일본 국내항공여객시장은 지난해 지진 및 쓰나미로 인한 영향과 공급력 조절이 지속되면서 공급력과 국내항공여객수요가 전년대비 각각 6.0%, 8.8% 감소하였다. 탑승률은 61.4%를 기록하며 가장 낮은 수치를 기록하였으나 지난해 하반기 이후 감소폭을 점진적으로 줄이고 있는 것으로 나타났다.

국내 항공여객 추이



국가별 국내 항공여객 성장률(%)



□ 화 물

❖ 전체(국제+국내)

2012년 2월 항공화물 시장은 국내항공화물수요가 전년대비 5.7% 증가, 국제항공화물수요가 전년대비 5.1% 증가하면서 지난 1월 감소세(전체 항공화물 7.5% 감소)에서 회복된 것으로 나타났다. 하지만 이는 전월 중국 춘절연휴로 인한 화물운송 연기 수요분과 아랍의 봄으로 인한 수요 약세가 회복되면서 나타난 결과였다.

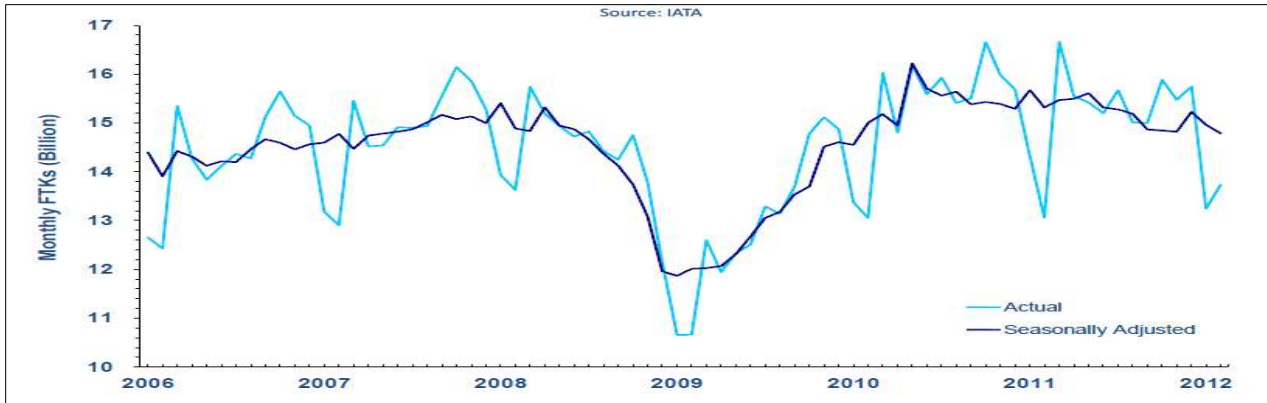
전체 항공화물시장을 지역별로 구체적으로 살펴보면 공급은 전 지역에서 전년대비 증가한 반면 수요는 유럽과 남미, 북미지역에서 감소세를 나타내었다.

지역 중 가장 높은 성장세를 나타낸 곳은 중동지역으로 공급과 수요가 모두 전년대비 18.2% 증가하였다. 그러나 2월 전체 항공화물 시장의 성장에 가장 많은 영향을 미친 지역은 아태지역으로, 아태지역 전체 항공화물수요는 전년대비 10.2% 증가, 국제항공화물수요는 전년대비 8.9% 증가한 것으로 나타났다. 아태지역은 통상적으로 전체 항공화물시장의 약 40%를 점유하고 있으며 전월 중국 춘절연휴 영향으로 약 14%의 감소세를 나타내었던 것에서 회복되면서 중동지역에 이어 높은 성장세를 나타내었다.

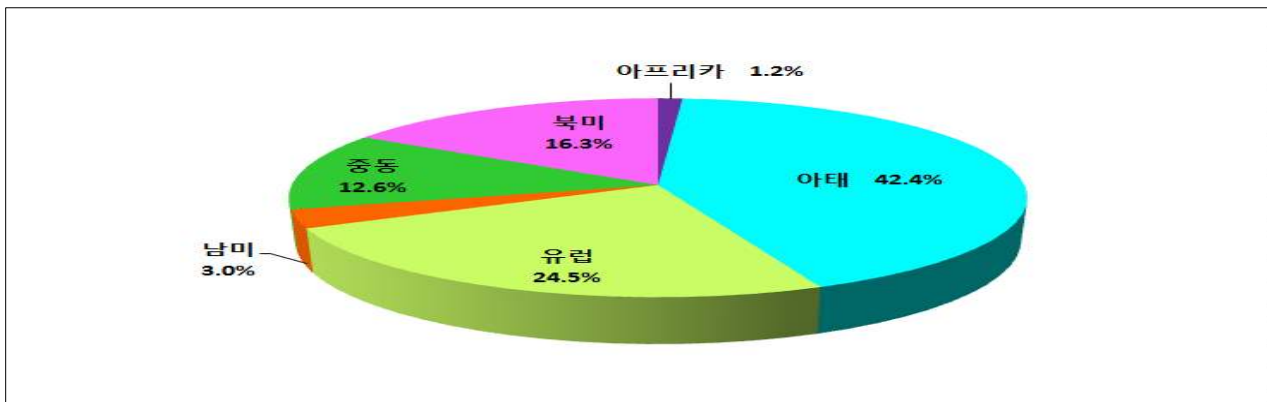
아태지역에 이어 두 번째로 큰 시장인 북미지역(약 23%)은 전체항공화물수요와 국제항공화물수요가 전년대비 각각 0.3% 감소, 0.1% 증가한 것으로 나타났으며, 이와 유사하게 유럽지역(약 22%)도 전체항공화물수요와 국제항공화물수요가 전년대비 각각 1.4%, 1.8% 감소하면서 성장세를 둔화시킨 것으로 나타났다.

지역 중 가장 큰 감소세를 나타낸 곳은 남미지역으로 전체 항공화물수요는 전년대비 3.6% 감소, 국제항공화물수요는 전년대비 4.8% 감소한 것으로 나타났다. 하지만 남미지역은 전체 항공화물시장 중 약 3%만 차지하면서 큰 영향을 미치지 못한 것으로 나타났다.

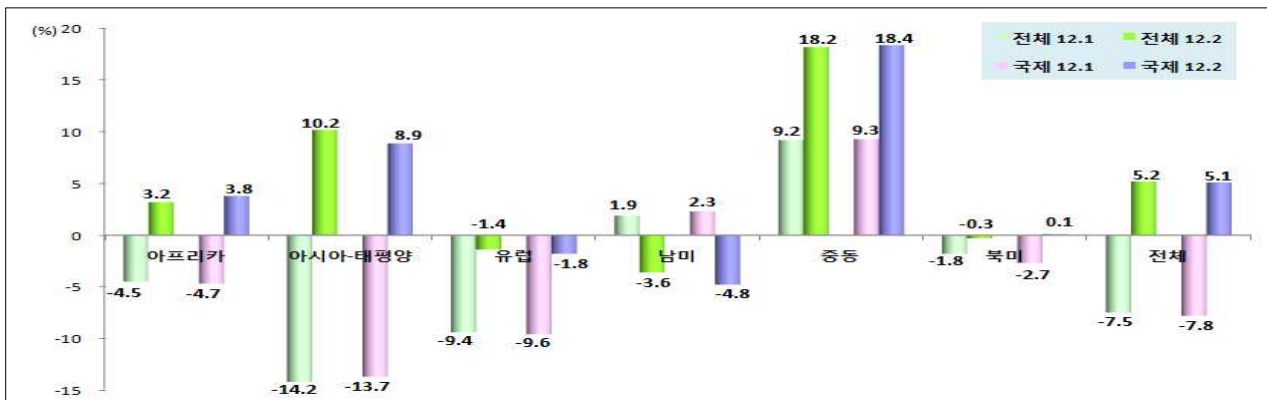
전체 항공화물 추이



2012년 2월 국제항공화물 지역별 점유율



지역별 전체·국제 항공화물 성장률(%)



전년대비 월별·누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2011년 2월 vs 2012년 2월						2011년 vs 2012년					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	24.7	20.2	62.7	3.8	17.4	24.7	8.4	8.1	64.2	-0.6	6.4	22.4
아시아태평양	5.9	6.2	75.4	8.9	7.8	61.0	6.2	6.3	76.7	-3.3	0.9	58.0
유럽	7.6	5.0	74.4	-1.8	5.2	48.9	6.3	3.7	75.1	-5.7	1.2	46.6
남미	13.3	10.8	78.3	-4.8	3.0	38.4	10.3	8.8	79.2	-1.3	4.4	38.0
중동	23.4	16.1	76.9	18.4	18.6	45.3	18.7	13.2	77.8	13.7	14.0	43.5
북미	4.9	4.3	72.1	0.1	3.9	40.7	2.0	1.6	74.9	-1.3	1.8	39.8
국제	9.3	7.3	74.4	5.1	7.7	50.0	7.3	5.6	75.6	-1.6	3.1	47.8
오스트레일리아	6.4	3.5	77.8				4.8	1.6	78.2			
브라질	17.9	20.9	66.5				14.4	19.0	70.4			
중국	10.1	12.8	79.3				13.8	13.7	80.2			
인도	12.3	16.3	75.4				11.0	15.0	75.1			
일본	-8.8	-6.0	61.4				-8.9	-7.2	58.8			
미국	5.2	4.4	78.8				2.7	1.3	78.5			
국내	7.6	7.5	76.7	5.7	5.7	5.7	7.0	5.8	76.7	-0.4	2.2	26.2
아프리카	22.8	19.2	64.1	3.2	17.5	24.1	6.8	6.6	64.9	-0.8	6.6	22.0
아시아태평양	6.8	7.6	76.0	10.2	7.4	56.0	7.8	7.7	76.7	-3.1	1.0	53.2
유럽	7.6	4.8	73.9	-1.4	5.2	48.0	6.7	3.7	74.5	-5.4	1.3	45.7
남미	15.5	15.4	74.4	-3.6	3.6	36.5	12.4	13.3	76.3	-0.9	4.7	35.8
중동	23.1	16.1	77.1	18.2	18.2	44.4	19.0	13.4	78.0	13.6	13.8	42.8
북미	5.2	4.4	76.7	-0.3	3.6	33.3	2.6	1.5	77.3	-1.1	1.9	33.0
전체	8.6	7.4	75.3	5.2	6.9	44.8	7.2	5.7	76.0	-1.5	2.9	43.0

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