

항공운송 동향분석

2012년 1월  
글로벌 항공운송동향분석

한국항공진흥협회 기술정보실



## 2012년 1월 글로벌 항공운송동향분석

- ❖ 2011년에 비해 한 달 일찍 발생한 중국 춘절연휴는 2012년 1월 여객부문에서 성장을 촉진시킨 요인이 된 반면 화물부문에서는 하락세의 주요인이 됨
  - 2012년 1월 국제·국내항공여객 전년대비 각각 5.5%, 6.1% 증가, 항공화물 전년대비 8.0% 감소

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2012년 1월 글로벌 항공운송분석에 의하면 전체 항공여객은 전년대비 5.7% 증가하며 지난 12월에 비해 소폭 상승한 반면 전체 항공화물은 전년대비 8% 감소함으로써 2011년 12월에 비해 더욱 하락하며 2012년을 시작한 것으로 나타났다.

금년의 경우 중국 춘절연휴가 지난해보다 한 달 빨리 있음으로써 발생한 수요로 인해 여객부문은 성장세를 지속한 반면 화물부문은 조업일수 단축 및 공장폐쇄 영향으로 더욱 침체된 것으로 나타났다. 계절 조정된 여객과 화물추이 그래프를 통해 살펴보면 항공여객은 중국 춘절 영향요인을 배제하고도 2011년 상반기 추세보다는 둔화되었지만 여전히 상승세를 유지하고 있는 것으로 나타났으며, 2011년 4/4분기 하락세를 멈추었던 항공화물은 1월 다시 큰 폭의 하락세를 나타냈다.

2012년 1월 항공사들의 영업실적은 여객탑승률이 상승되면서 개선된 것으로 나타났다. 중국 춘절연휴로 인하여 여객탑승률은 매우 높은 수준을 기록하였고, 화물탑재율은 불안정한 화물시장 경기 및 대형항공기 도입으로 인한 공급력 증대 등의 영향으로 하강세를 지속하고 있는 것으로 나타났다.

2012년 1월 전체여객은 전년대비 5.7% 증가, 전월(2011년 12월)대비 1.8% 증가하였고, 공급력은 전년대비 4.2% 증가, 전월대비 0.0%로 동일한 수준을 유지함으로써 여객탑승률은 전년대비 1.1%포인트 상승한 76.6%를 기록하였다.

2012년 1월 전체 항공화물은 전년대비 8% 낮은 수준을 나타내었고, 전월인 2011년 12월보다 2.5% 하락하면서 2008년 경기침체 이전보다 여전히 4% 정도 낮은 수준을 유지하고 있는 것으로 나타났지만 2011년 4/4분기에 비해서는 안정기에 들어선 것으로 나타났다. 화물 공급력은 전년대비 0.6% 감소하였음에도 불구하고 탑재율은 전년 동월 44.3%를 기록했던 것보다 3.3%포인트 낮은 41%를 기록하며 하강세를 나타내었다.

하지만 2012년도 비즈니스신뢰지수와 수출상황은 항공시장을 희망적으로 바라보게 하고 있다. 항공화물시장은 비록 약세를 보일지라도 안정기를 들어섰고 비즈니스여행 또한 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보이기 때문이다. 그러나 항공사는 현재 유가상승과 유럽 재정위기라는 두 가지 요인에 영향을 받을 것으로 보이는데 이것은 다모클레스의 칼<sup>1)</sup>과 같이 2012년 항공 산업에 있어 끊임없이 위협하는 요인이 될 것으로 보인다.

### 기간별 국제·국내 항공운송실적 비교

(단위: %)

구분	'12년 1월 vs '11년 1월			2011년 vs 2010년			'12년 1월 vs '11년 12월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	5.5	6.1	5.7	6.9	4.3	5.9	1.6	2.2	1.8
ASK	4.2	4.1	4.2	8.2	3.2	6.3	-0.3	0.5	0.0
PLF	76.6	76.6	76.6	77.4	79.3	78.1	2.0	1.3	1.4
FTK	-8.1	-7.0	-8.0	-0.5	-1.7	-0.6	-1.9	-6.4	-2.5
AFTK	-0.6	-0.5	-0.6	5.2	0.2	4.1	-1.7	-1.1	-1.5
FLF	45.3	25.7	41.0	50.8	28.5	45.9	-0.2	-1.5	-0.4

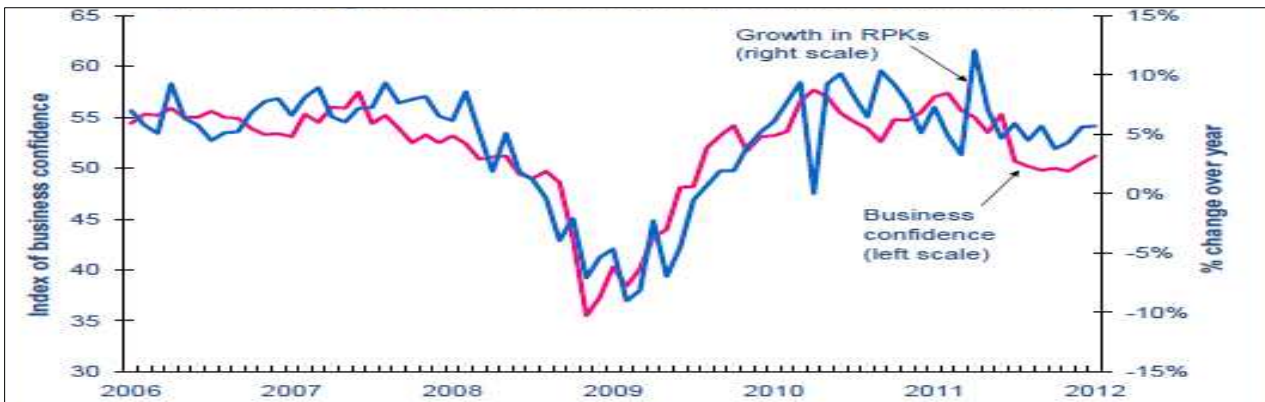
\* 12월 대비 비교 시 이용률은 % 차이를 의미함

1) 시칠리아 시라쿠스의 왕 디오니시우스가 자신의 부와 권력을 부러워하는 신하 다모클레스를 연회에 초대해 왕좌에 앉힌 뒤 머리 위에 말총에 매달린 칼을 걸어놓았다는 고사에서 기원한 '다모클레스의 칼(Sword of Damokles)'은 위기일발의 상황을 강조할 때 사용되는 표현

### 계절 조정된 항공여객 및 항공화물 추이



### 전 세계 항공여객 및 비즈니스 신뢰지수 성장추이



## □ 여객

### ❖ 국제

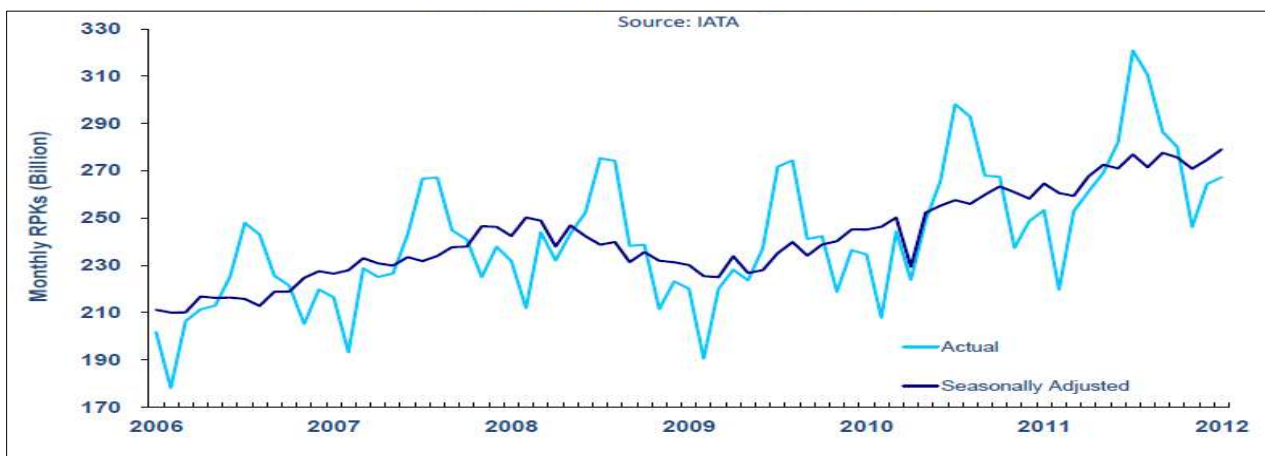
2012년 1월 국제항공여객수요는 전년대비 5.5% 증가하였는데, 중국 춘절기간을 이용한 여행수요가 성장세를 견인한 것이었다. 특히 아태지역 항공사들은 전월대비 4.7% 증가하면서 지역 중 가장 높은 성장세를 보이며 중국 춘절효과 혜택을 크게 받은 것으로 나타났고, 중국 춘절로 인한 연휴여행수요가 발생되지 않았다면 1월 국제항공여객시장은 현재보다 소폭 낮은 성장세를 나타내었을 것으로 추정된다.

아태지역에 이어 국제항공여객시장에서 높은 비중을 차지하는 유럽과 북미지역의 항공사들은 1월 약세를 나타내었는데, 이는 지난해 1월 상대적으로 강세를 나타내었던 것에 대한 기저효과로 해석할 수도 있지만 전월(2011년 12월)대비하여 유럽지역이 0.3% 감소, 북미지역이 0.4%만 증가한 점은 두 시장의 약세가 지속되고 있는 점을 시사해주었다.

그 외에 주목할 만한 사안으로는 중동지역 항공사들의 성장세이다. 2011년 중동지역 국제항공여객성장세(8.9%)는 유럽지역(9.5%)에 비해 낮게 나타났는데 2012년 1월은 전년대비 14.5% 증가하며 유럽지역(5.3%)에 비해 매우 높은 성장세를 기록하였다. 이는 중동지역의 높은 성장세를 시사해줌과 동시에 유럽지역이 재무위기로 인한 경기침체 영향을 전반적으로 받고 있음을 나타내어주었다.

2012년 1월 국제여객탑승률은 중국 춘절영향을 부분적으로 받으며 전월대비 2.0%포인트 증가한 76.6%를 기록하며 매우 개선된 것으로 나타났다. 이를 다시 춘절효과를 제외한 국제여객탑승률 추세를 살펴보면 1월 국제항공여객탑승률은 역대 최고치를 기록한 것으로 나타났다.

### 국제 항공여객 추이



➔ 아프리카지역, 사하라 사막 이남의 강한 경제성장세에도 불구하고 지역 중 가장 낮은 성장세 기록

아프리카지역은 1월 국제여객수요와 공급력이 전년대비 각각 3.6%, 0.8% 감소하며 북미지역과 함께 마이너스 성장세를 기록하며 지역 중 가장 낮은 성장세를 나타내었다. 탑승률도 64.8%로 지역 중 가장 낮게 나타났다.

➔ 아태지역, 중국 춘절연휴 효과로 전년대비 6.0% 증가하며 성장세 지속

아태지역은 국제여객수요와 공급력이 전년대비 각각 6%, 6.4% 증가하면서 탑승률은 77.5%를 기록하며 성장세가 다소 둔화된 것으로 나타났다. 중국 춘절연휴 여행수요로 인한 증가가 없었다면 국제여객성장세는 더욱 완만했을 것으로 추정된다.

➔ 북미지역, 아프리카지역에 이어 낮은 성장세 기록

북미지역은 국제여객수요와 공급력이 전년대비 각각 0.3%, 0.9% 감소하면서 아프리카지역과 함께 마이너스 성장세를 나타내었다. 탑승률은 공급력 조절로 인하여 소폭 상승된 77.6%를 기록하였다.

➔ 유럽지역, 역내 경제 약세 영향으로 전월보다 전년대비 성장세 하락

유럽지역은 국제여객수요가 전년대비 5.3% 증가하였는데, 이는 전월인 지난 12월 9.5% 성장한 것에 비해 상대적으로 매우 낮은 성장세를 나타낸 것이었다. 또한 유로화 약세로 인한 여행 및 수출의 이점이 있음에도 불구하고 낮은 성장세를 보인 점은 역내 경제 불황으로 인한 영향을 크게 받은 점을 시사해주었다. 공급력은 전년대비 2.7% 증가함으로써 탑승률을 개선시키는 요인이 되었으나, 1월 유럽지역 탑승률은 75.7%로 국제항공시장 평균(76.6%)보다 낮게 나타났다.

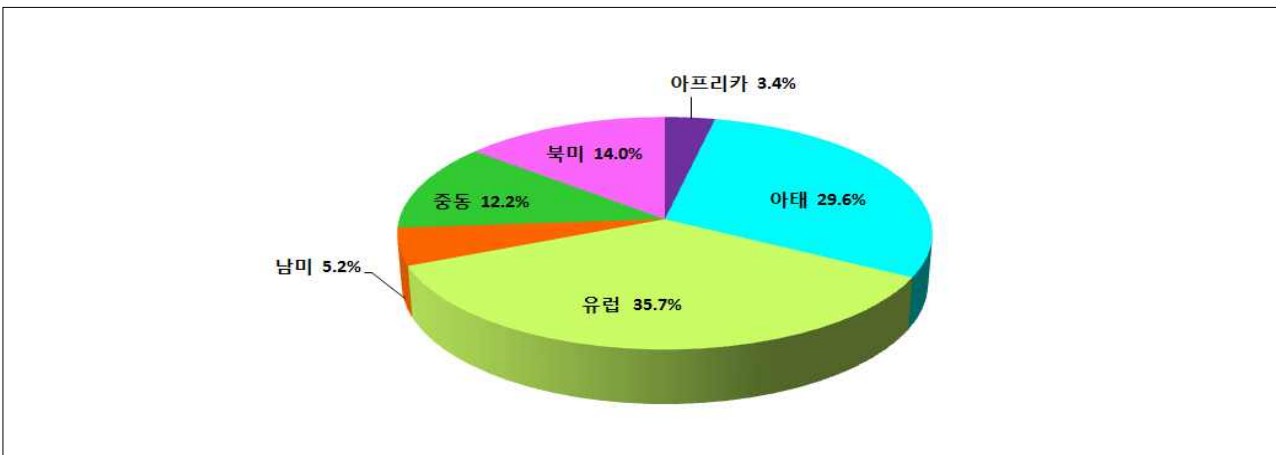
➔ 남미지역, 견조한 성장세를 유지하며 지역 중 가장 높은 탑승률 기록

남미지역은 국제여객수요와 공급력이 전년대비 7.9%, 7.4% 증가하며 견조한 성장세를 유지하면서 탑승률은 79.9%를 기록하며 지역 중 가장 높은 수치를 나타내었다.

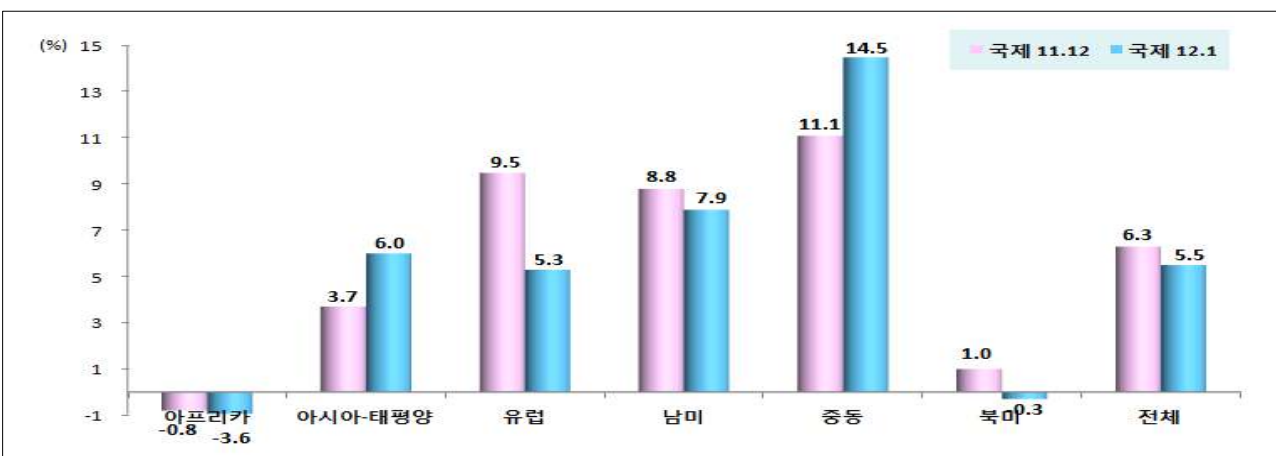
➤ 중동지역, 지역 중 가장 높은 성장세 기록

중동지역은 국제여객수요와 공급력이 전년대비 각각 14.5%, 10.6% 증가하며 두 자릿수의 성장세를 나타내며 지역 중 가장 높은 성장세를 기록하였다. 1월 중동지역의 성장세는 2010년과 유사한 추세를 나타내었으며, 탑승률도 전년대비 2.7% 포인트 상승한 78.5%를 기록하였다.

2012년 1월 국제항공여객 지역별 점유율



지역별 국제 항공여객 성장률(%)



## ❖ 국내

2012년 1월 국내항공여객시장은 브라질, 중국, 인도의 성장세로 인하여 전년 대비 6.1% 증가하며 국제항공여객시장보다 더욱 활기를 띤 것으로 나타났다.

국내항공여객시장에서 미국은 가장 큰 시장(1월 42.8% 점유)이지만, 미국에 이어 두 번째로 큰 시장인 중국이 현재 약 1년 전보다 4%포인트 증가한 20% 정도(1월 21.3%)를 점유하며 급속하게 성장하고 있는 것으로 나타났다. 브라질과 인도는 3~5%정도를 점유하면서 소규모시장에 속하지만 강한 경제성장률과 최근 증산층의 여행수요 증가 등에 힘입어 매우 급속하게 성장하고 있는 것으로 나타났다.

미국의 1월 국내항공여객수요는 전년 대비 0.2% 증가하며 거의 성장하지 않은 반면 공급력은 전년 대비 1.5% 감소하면서 여객탑승률은 소폭 상승된 78.1%를 기록한 것으로 나타났다. 이러한 미국 국내항공시장의 약세현상은 경제부진 영향, 성숙기시장의 특징으로 해석될 수 있지만 역내 항공사들의 공급조절 운영에 따른 결과로 볼 수 있다.

1월 여객시장의 주요 영향요인인 중국 춘절연휴의 효과는 중국 국내항공시장에서 뚜렷하게 나타났다. 1월 중국 국내여객수요와 공급력은 전년 대비 각각 16.8%, 14.3% 증가하였으며 여객탑승률은 80.8%를 기록하며 국내항공여객시장에서 가장 높게 나타났다. 계절 조정된 자료를 근거로 1월 중국 국내여객은 전월 대비 3.2% 증가하면서 국내항공시장의 전월 대비 평균 성장세인 2.2%에 비해 소폭 높게 나타났다. 다만 탑승률부문은 공급력이 유일하게 여객수요성장세보다 높게 나타남으로써 전월 대비 0.1%포인트 하락한 것으로 나타났다.

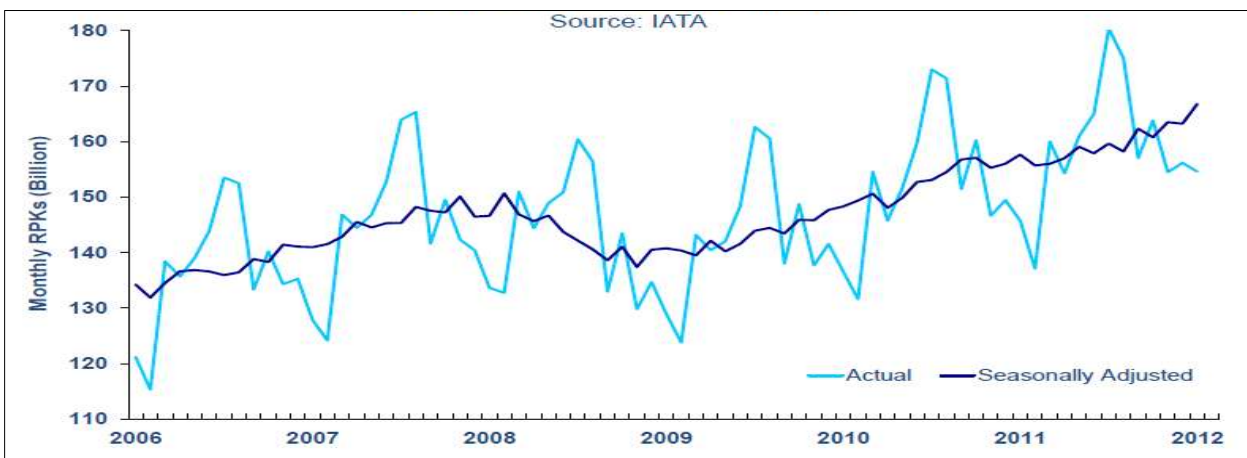
중국에 뒤이어 높은 성장세를 기록한 브라질과 인도 국내여객수요는 전년 대비 각각 10.5%, 8.8% 증가하였으나, 상대적으로 공급력 또한 높은 성장세를 기록하



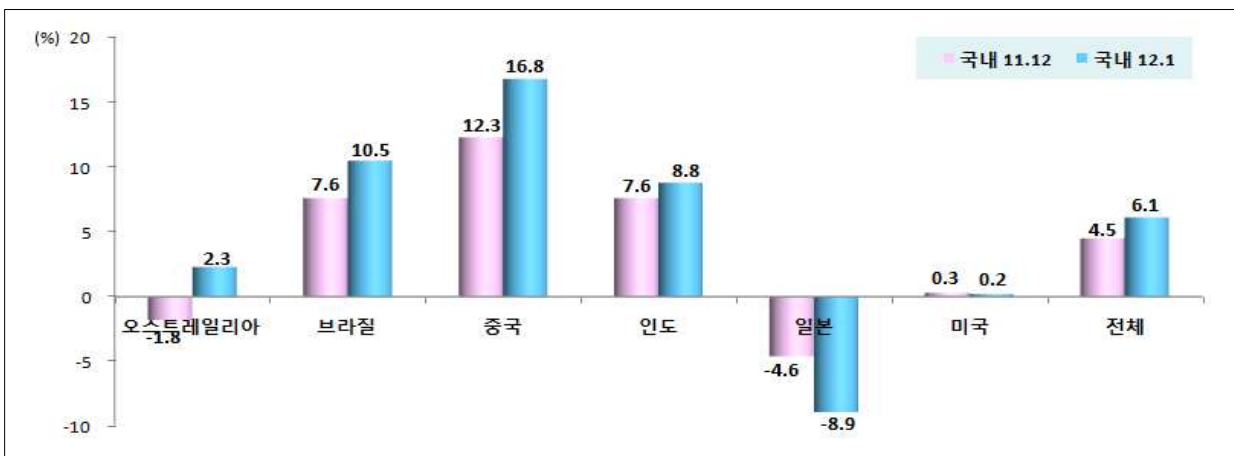
면서 탑승률은 국내항공시장 평균(76.6%)보다 소폭 낮은 실적을 나타내었다.

일본 국내항공시장은 지난해 3월 대지진 및 쓰나미 영향지속 및 4/4분기 경제약세 등으로 1월 여객수요와 공급력이 전년대비 각각 8.9%, 8.3% 감소하며 하락세를 나타내었다. 탑승률 또한 전월대비 1.3%포인트 감소한 56.4%를 기록하며 지역 중 가장 낮은 실적을 나타내었다.

### 국내 항공여객 추이



### 국가별 국내 항공여객 성장률(%)



## □ 화 물

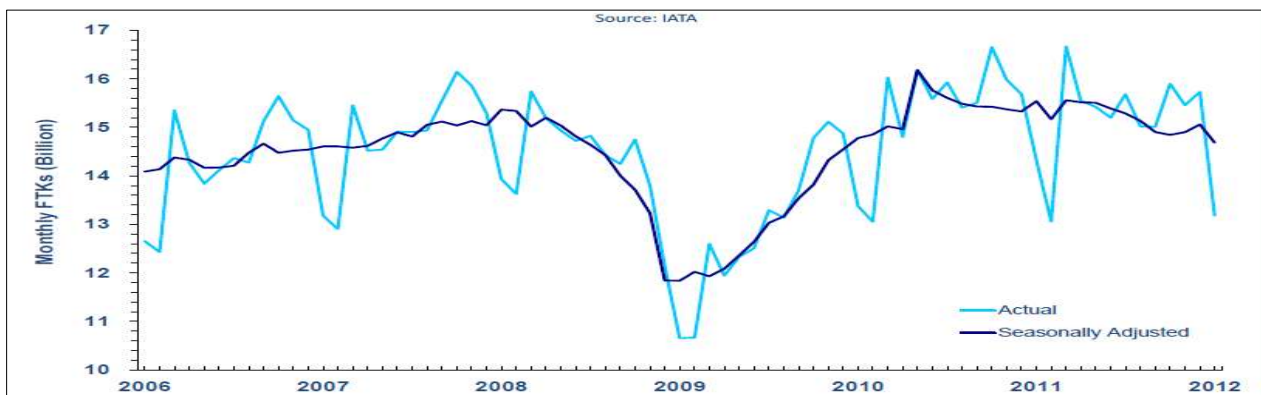
### ❖ 전체(국제+국내)

2011년 4/4분기 침체를 지속한 항공화물 시장은 1월에도 중국 춘절로 인한 영향으로 국제항공화물수요가 전년대비 8.1% 감소, 국내 항공화물수요가 전년대비 7% 감소하면서 전체 항공화물시장은 8% 감소한 것으로 나타났다.

이는 지난 12월 회복 시그널을 보였던 항공화물 시장이 다시 큰 폭의 하락세를 보인 것으로 전체 항공화물시장의 약 40%를 점유하는 아태지역의 전체 항공화물이 전년대비 10% 감소, 약 26%를 점유하는 유럽지역이 전년대비 2.4% 감소, 약 25%를 점유하는 북미지역이 전년대비 0.8% 감소하는 등 대부분의 지역에서 항공화물은 하락세를 나타내었다.

지난해 하반기 이후 유럽발 금융위기로 인한 세계경제 불안은 다소 진정되는 추이를 보였으나 실물경기지표는 혼조세를 보이며 변동의 폭이 좁혀지지 않았으며, 1월 중국 춘절연휴로 인한 조업일수 감소 및 공장폐쇄는 항공화물시장을 더욱 악화시키는 요인이 되었다.

### 전체 항공화물 추이



구체적으로 국제항공화물시장의 실적변화를 지역별로 살펴보면 남미지역과 중동지역은 전년대비 플러스성장을 보인 반면 그 외 아프리카·아태·유럽 및 북미지역은 전년대비 마이너스성장을 나타내었다.

특히 공급력이 전 지역 모두 전월대비 감소하였음에도 불구하고 국제화물수요의 감소세가 크게 나타나면서 탑재율은 더욱 하락한 것으로 나타났다.

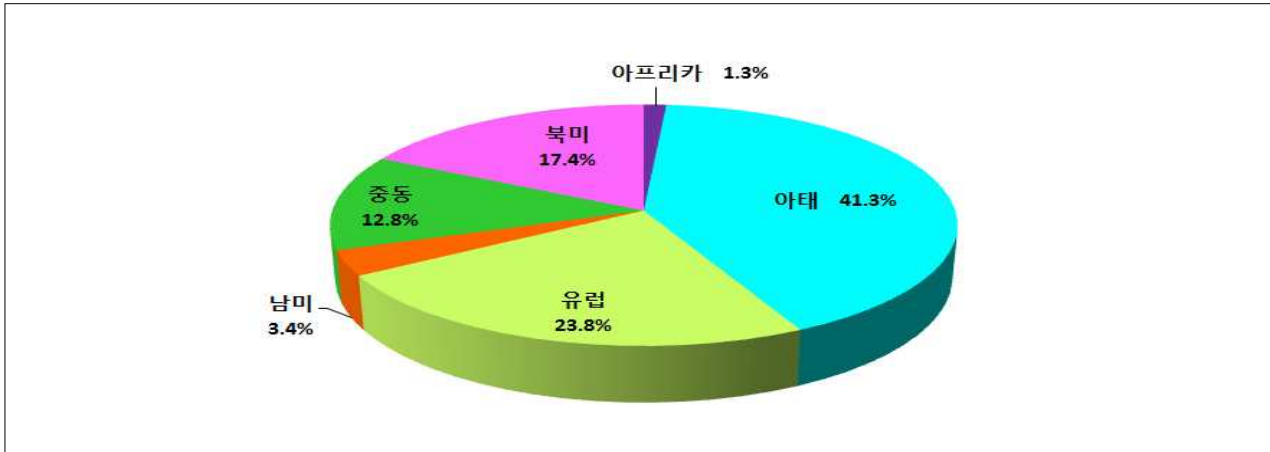
아태지역은 국제항공화물수요 및 공급이 전년대비 각각 14.0%, 3.8%로 지역 중 가장 많이 감소한 것으로 나타났음에도 불구하고, 탑재율은 54.3%로 유일하게 국제항공화물시장의 평균 탑재율(45.3%)보다 높은 실적을 기록한 지역으로 나타났다.

유럽지역은 국제항공화물수요가 전년대비 9.6% 감소하며 아태지역에 이어 큰 하락세를 나타내었는데, 이는 유럽 주요국의 경기침체가 주변국까지 영향을 미치며 인바운드 수요를 줄임으로써 나타난 결과로 추정된다. 최근까지 북유럽 경제 활성화로 인한 아웃바운드 수요가 이를 상쇄시켜주었던 것으로 나타났다.

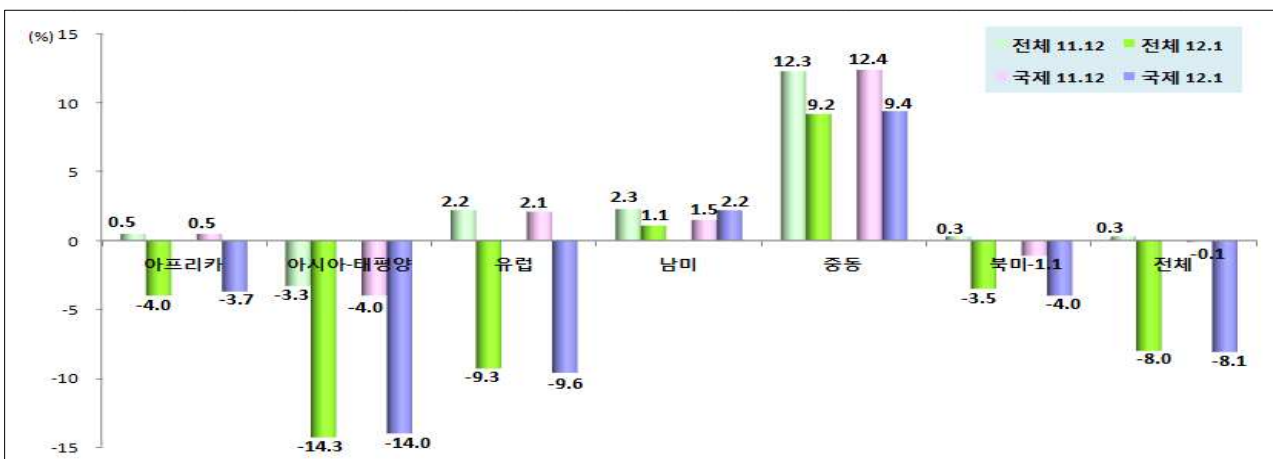
이와 상반되게 중동지역은 국제항공화물수요가 전년대비 9.4% 증가하며 지역 중 가장 높은 실적을 나타내었으며 남미지역 또한 국제항공화물수요가 전년대비 2.2% 증가하면서 플러스성장을 나타내었다.

그러나 이 두 지역 모두 화물수요 성장보다 공급성장이 빠르게 진행되면서 탑재율은 모두 산업 평균보다 낮게 나타났다. 특히 남미지역은 37.8%의 탑재율을 나타내며 지역 중 가장 낮은 탑재율을 기록하였다.

### 2012년 1월 국제항공화물 지역별 점유율



### 지역별 전체·국제 항공화물 성장률(%)



## 전년대비 월별·누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2011년 1월 vs 2012년 1월						2011년 vs 2012년					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	-3.6	-0.8	64.8	-3.7	-1.7	20.8	2.1	4.8	66.9	-1.5	3.4	25.6
아시아태평양	6.0	6.4	77.5	-14	-3.8	54.3	4.0	6.3	75.9	-4.7	0.6	62.3
유럽	5.3	2.7	75.7	-9.6	-2.3	44.3	9.5	10.2	78.9	1.5	6.4	49.7
남미	7.9	7.4	79.9	2.2	5.4	37.8	10.2	9.2	77.2	5.5	5.6	41.6
중동	14.5	10.6	78.5	9.4	10	41.9	8.9	9.5	75.5	8.3	14.3	44.3
북미	-0.3	-0.9	77.6	-4.0	-0.3	38.5	4.0	6.0	80.7	1.5	6.8	41.3
국 제	5.5	4.2	76.6	-8.1	-0.6	45.3	6.9	8.2	77.4	-0.5	5.2	50.8
오스트레일리아	2.3	0.9	77				2.2	1.7	79.3			
브라질	10.5	14.8	74.9				13.9	11.3	69.3			
중국	16.8	14.3	80.8				10.9	7.8	82.2			
인도	8.8	12.8	74.9				16.0	18.2	74.7			
일본	-8.9	-8.3	56.4				-15.2	-11.5	61.2			
미국	0.2	-1.5	78.1				1.5	0.7	83.0			
국 내	6.1	4.1	76.6	-7.0	-0.5	25.7	4.3	3.2	79.3	-1.7	0.2	28.5
아프리카	-5.7	-3.0	64.7	-4.0	-1.4	20.3	0.3	2.6	67.2	-2.1	2.8	25.2
아시아태평양	8.2	7.6	77.1	-14.3	-3.4	49.9	5.4	5.9	76.8	-4.4	0.5	58
유럽	5.9	2.9	74.9	-9.3	-2.2	43.5	9.0	9.5	78	1.3	6.2	48.7
남미	9.3	10.5	78.5	1.1	4.4	35.3	11.4	9.8	74.7	6.0	4.3	40.7
중동	15.1	10.9	78.6	9.2	9.8	41.2	8.5	8.9	75.6	8.2	13.8	43.6
북미	0.2	-1.2	77.9	-3.5	-0.3	32.3	2.3	2.4	82.1	0.2	3.7	34.5
전 체	5.7	4.2	76.6	-8.0	-0.6	41.0	5.9	6.3	78.1	-0.6	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