

항공운송 동향분석

# IATA 글로벌 항공운송동향분석 (2012.4)

한국항공진흥협회 기술정보실



## IATA 글로벌 항공운송동향분석 (2012. 4.)

- ❖ 항공 여객은 유럽발 경제위기에도 불구하고, 중동 및 아시아태평양지역의 성장으로 전년대비 소폭 증가세를 보였고, 화물 부문은 전년대비 감소세를 보였으나 일부지역은 회복세를 보이고 있음
  - 2012년 4월 국제·국내 항공여객은 전년대비 각각 7.4%, 3.9% 증가, 항공화물 전년대비 4.2% 감소

국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 2012년 4월 글로벌 항공운송분석에 의하면 전체 항공여객은 전년대비 6.1%의 높은 성장세를 기록하였다. 반면 전체 항공화물은 전년대비 4.2% 하락세를 보였다.

유럽 위기로 인한 세계경제 둔화가 지속되고 있음에도 불구하고, 항공여객 수요는 성장을 계속하고 있다. 올해 4월 전체 항공여객수요의 전년대비 6.1% 상승은 20년간 가장 높은 수치로 기록되었다. 또한, 공급력 증가가 제한된 상황에서 탑승률은 수요의 증가에 힘입어 4월 사상 최고 기록인 79.3%로 나타났다.

올해 4월 항공화물 수요는 전년대비 4.2% 감소하였으나 세계 일부 지역에서 화물운송이 회복되기 시작하였음을 확인하였다. 항공화물의 추이는 2011년 상반기에 급감하여, 그 해말에 다시 상승하였다. 그리고 2012년 4월 항공화물 운송량은 2011년 11월보다 약 2% 높게 상승하였다. 이러한 실적회복의 약 80% 정도는 중동 항공사들에 의한 것이다. 반면 아시아태평양, 유럽 및 북미의 항공사들은 여전히 약세를 보이고 있다.

향후 몇 달간 유럽 경제 악화로 인한 불확실성이 존재하여 항공 여객 및 화물시장의 전망은 낙관적이기는 힘들지만 비즈니스 및 소비자 신뢰지수의 개선에 힘입어 증가추세를 이어갈 수 있을 것으로 보인다.

### 기간별 국제·국내 항공운송실적 비교

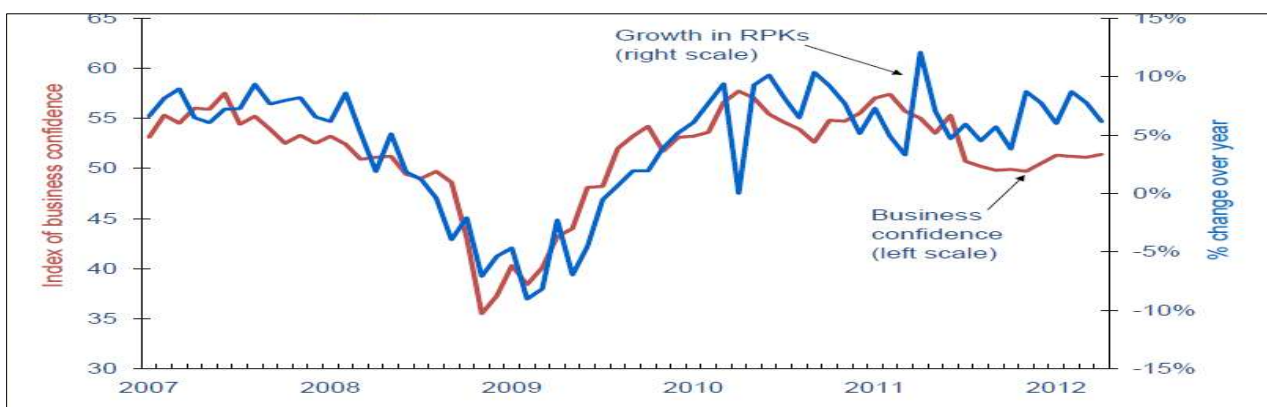
(단위: %)

구분	'12년 4월 vs '11년 4월			2012년 vs 2011년 누적			'12년 4월 vs '12년 3월		
	국제	국내	전체	국제	국내	전체	국제	국내	전체
RPK	7.4	3.9	6.1	8.1	5.5	7.1	0.6	0.3	0.5
ASK	4.3	2.8	3.8	5.2	4.4	4.9	0.4	-0.1	0.2
PLF	79.1	79.7	79.3	77.1	78.1	77.5	0.2	0.3	0.2
FTK	-4.5	-2.7	-4.2	-2.5	-0.9	-2.3	-1.3	0.3	-1.1
AFTK	0.2	-2.0	-0.3	1.8	-1.4	1.1	0.0	0.5	0.1
FLF	49.8	28.4	45.3	49.6	28.1	44.9	-1.2	-0.1	-0.5

### 계절 조정된 항공여객 및 항공화물 추이



### 전 세계 항공여객 및 비즈니스 신뢰지수 성장추이



## □ 여 객

### ❖ 국 제

2012년 4월 국제항공여객수요는 전년대비 7.4% 증가하였다. 올해 4월의 탑승률은 79.1%로 작년 4월보다 2.3%포인트 증가했다. 지역별로 국제항공여객실적을 살펴보면 모든 지역은 플러스 성장세를 보였다.

아시아태평양지역은 전년대비 4.6%의 공급력 증가에 의해 수요는 전년대비 9.3%의 높은 증가율을 보였고, 그 결과 탑승률은 78.1%를 기록하였다. 이와 같은 높은 실적은 아시아태평양 시장이 작년 4월 일본 대지진에 영향을 받아 급감하였던 수요가 회복되었기 때문이다. 이러한 대지진으로 인한 기저효과를 제외한 성장률은 약 6% 정도로 추정된다.

유럽지역은 유럽 경제위기에도 불구하고 전년대비 5.9% 상승하였다. 이는 세계 평균인 7.4% 보다 낮으며 특히 3월에 기록한 8.7%의 성장률보다도 훨씬 낮은 수치다. 하지만 수요 증가(5.9%)는 공급력 증가(3.4%)에 비해 높은 편이었으며 탑승률은 80.7%로 나타났다. 전년대비 증감률은 상대적으로 높은 편이지만 전월대비를 살펴보면 연초 이후 감소 추세가 지속되고 있다. 예를 들어, 4월에는 4월 중순 부활절 휴가기간이 있음에도 불구하고 3월에 비해 실적이 0.3% 감소하였다.

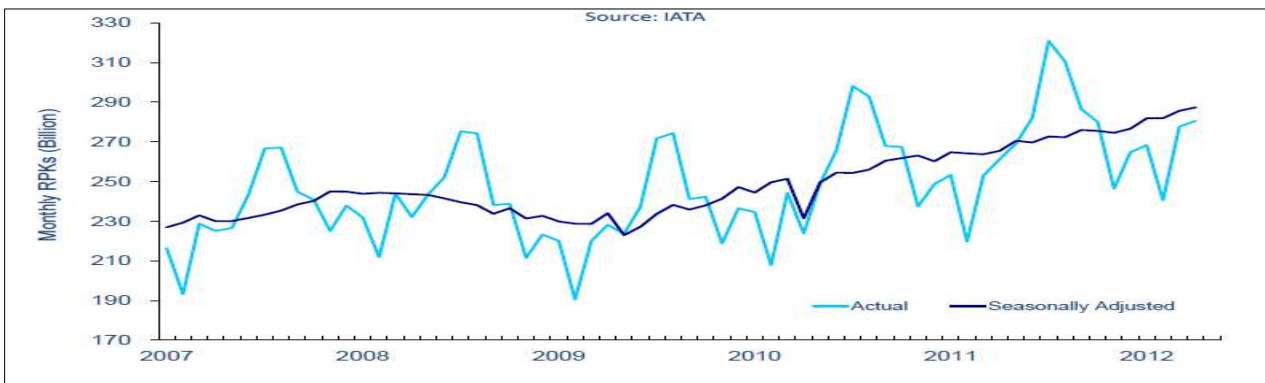
지역별 항공여객 성장률 중 가장 낮은 지역은 북미지역으로 전년대비 1.6% 증가하였다. 이는 2012년 3월 전년대비 5.3% 증가율보다 3.7% 포인트 감소한 수치이다. 그러나 미국의 경제상황, 특히 소비자 신뢰지수가 개선되고 있고, 2011년 말 이후 북미지역은 소폭 증가세를 보이고 있다. 또한, 북미지역 항공사는 공급력을 전년대비 1.5% 축소하였으나 탑승률은 80.8%로 상당히 높은 편이었다.

중동지역은 올해 4월 전년대비 16.0% 증가하였다. 이는 2012년 3월 전년대비 증가율인 20.9%에 비하여 감소한 수치이지만, 전월 실적 증가는 2011년 아랍의 봄<sup>1)</sup>의 영향으로 여객감소 기저효과가 반영되어 다소 높게 나타났다.

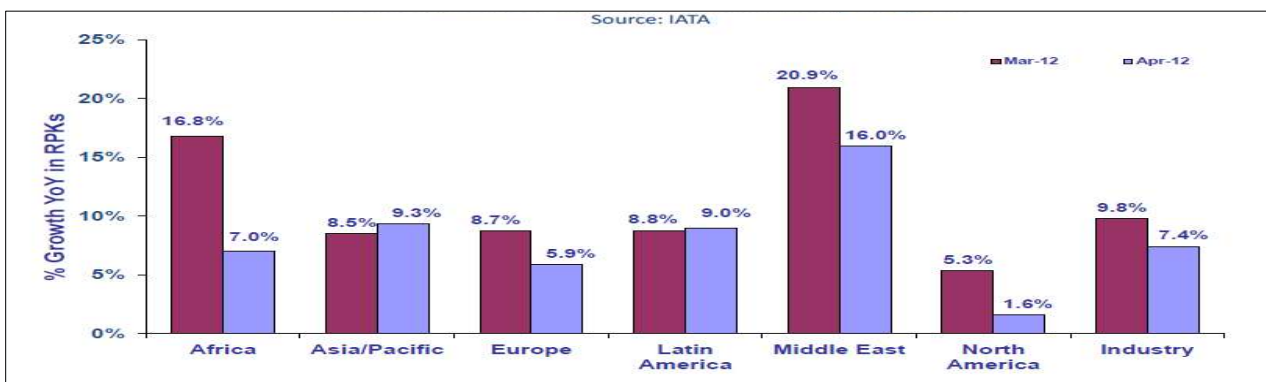
라틴 아메리카지역은 경기 침체에 대한 우려에도 불구하고, 전년대비 9.0% 증가하였다. 이는 경제상황 악화에 따라 항공운송량이 감소될 것이라는 예상을 뒤엎고 5.3%의 공급력 증가보다도 빠른 증가세를 보인 것으로 나타났다.

아프리카지역은 전년대비 7.0%의 증가를 기록하였다. 이 지역은 유일하게 수요 증가보다 공급력 증가(8.5%)가 더 컸다. 그리고 탑승률은 65.9%로 낮은 편이었다.

### 국제 항공여객 추이



### 지역별 국제 항공여객 성장률(%)



1) 2010년 말 튀니지에서 시작되어 아랍 중동 국가 및 북아프리카로 확산된 반(反)정부 시위의 통칭



## ❖ 국내

2012년 4월 국내항공여객수요는 국제여객수요의 절반수준인 전년대비 3.9% 증가하였다. 국내노선의 탑승률(79.7%)은 국제노선(79.1%)에 비해 약간 높은 편이었다.

일본 국내항공여객시장은 2011년 3월 대지진의 여객감소 기저효과로 인해 전년대비 27.8%의 높은 증가세를 보였다. 국내항공운송시장은 상당히 회복되었지만, 대지진 이전으로 회복하는 데는 시간이 걸릴 것으로 보인다. 탑승률은 주요 국가별 가운데 가장 낮은 57%를 기록하였다.

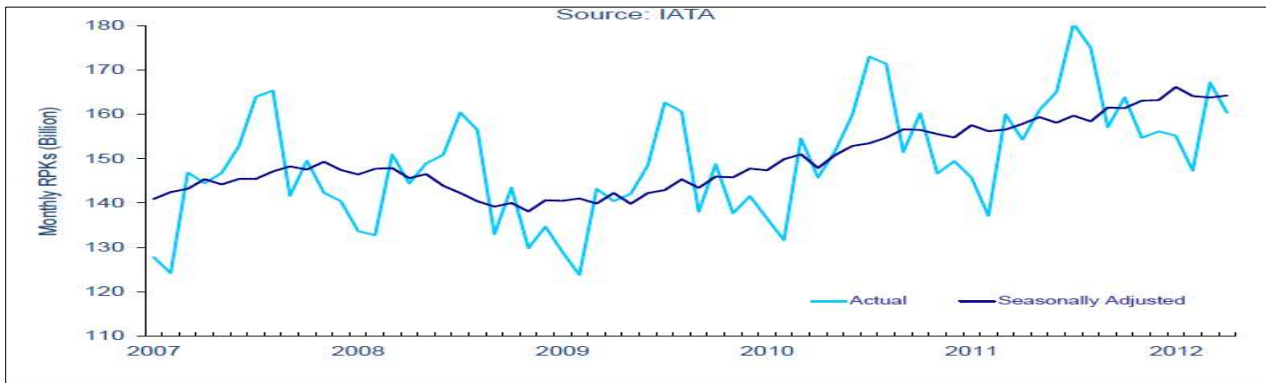
중국 국내항공여객시장은 중국 경제 전체에 걸친 불황을 반영하고 있다. 올해 4월 전년대비 6.3%의 성장은 2011년 초 이후 가장 낮은 수치이며, 올해 3월 10.1%의 증가율 보다 낮은 결과이다. 그럼에도 불구하고, 탑승률은 82.2%로 높았다.

미국의 국내항공여객수요는 공급력을 0.7% 축소하였음에도 불구하고, 전년대비 1.0% 증가하였다. 또한, 탑승률도 주요 국가 중 가장 높은 83.6%를 기록하였다.

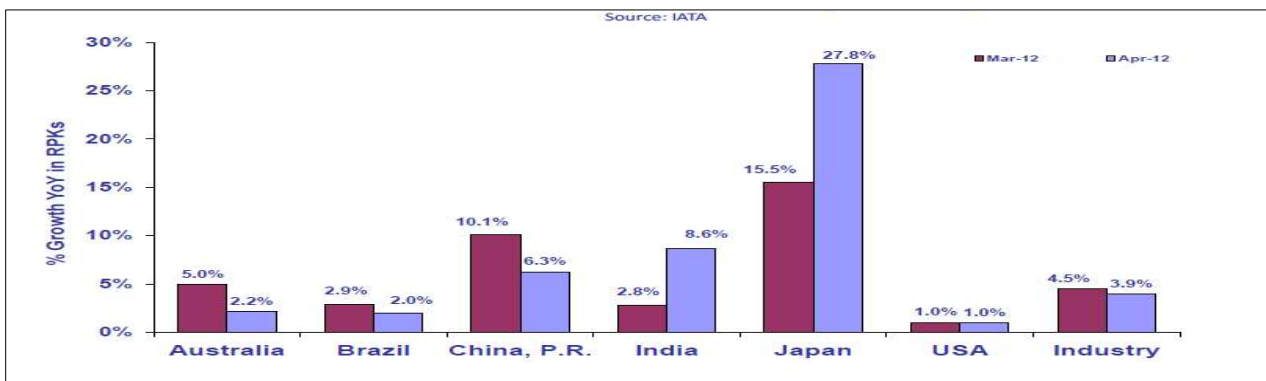
브라질의 공급력 및 수요는 전년대비 각각 4.5%, 2.0% 증가였다. 그리고 탑승률은 70.2%이다.

인도의 국내여객 운송량은 공급량이 전년대비 1.7% 증가한데 비하여 8.6%의 높은 증가세를 보였다. 그리고 탑승률은 75.3%을 기록하였다.

### 국내 항공여객 추이



### 국가별 국내 항공여객 성장률(%)



## □ 화 물

### ❖ 전체(국제+국내)

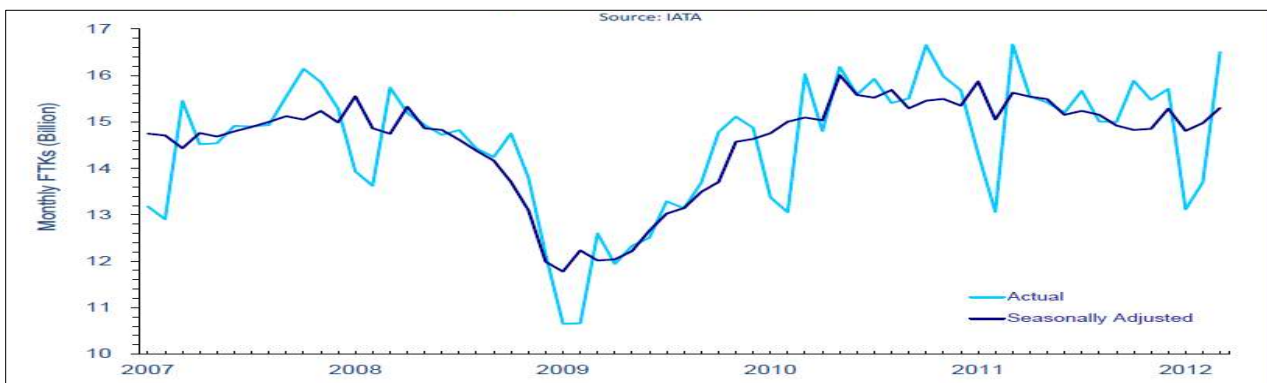
2012년 4월 국제 항공화물 시장은 전년대비 4.5% 감소하였다. 그러나 항공화물의 추이는 2011년 4분기 이후 약간 회복세를 보이고 있다. 이러한 긍정적인 추세는 최근 몇 개월 동안 나타난 비즈니스와 소비자 신뢰도의 개선과 일치하고 있다.

화물 탑재율 또한 2011년 말 이후 더딘 회복세를 보이고 있다. 2012년 3월과 4월을 비교하였을 때 국내 항공화물 탑재율은 비슷한데 반해 국제 항공화물은 1.2% 감소를 보였으며 전반적으로 긍정적인 추세를 나타내고 있다.

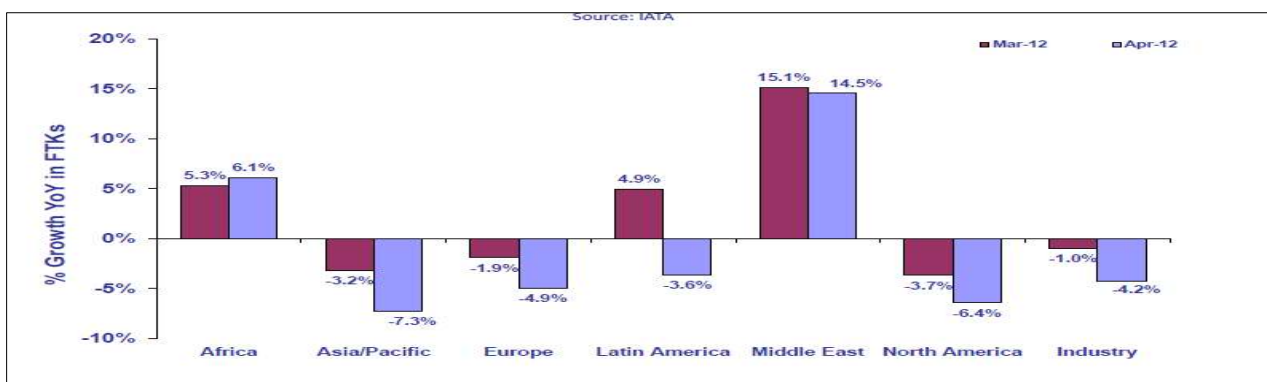
중동지역의 공급력은 전년대비 15.1% 증가하였고, 수요는 지역별 항공화물 성장률 중 가장 높은 전년대비 14.5% 증가하였다. 2011년 11월~2012년 4월 기간 동안 전체 항공화물 실적의 개선은 80%를 점유하는 중동지역 항공사에 의하여 이루어진 것으로 보인다.

아시아태평양지역은 중국의 수출 감소로 인해 공급력과 수요가 전년대비 각각 4.1%, 7.3% 감소하였다. 유럽지역은 공급력 및 수요가 전년대비 각각 0.2%, 4.9% 하락하였다. 북미지역의 공급력은 전년대비 2.9% 감소하였고, 수요는 6.4% 하락하였다. 라틴아메리카지역의 공급력은 전년대비 8.8% 증가하였으나 수요는 3.6% 감소하였다. 아프리카지역은 공급력 및 수요가 전년대비 각각 9.0%, 6.1% 증가하였다.

### 전체 항공화물 추이



### 지역별 전체 항공화물 성장률(%)





## 전년대비 월별·누계 실적자료

(단위 : %)

구 분	2011년 3월 vs 2012년 3월						2011년 vs 2012년					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
아프리카	7.0	8.5	65.9	6.9	9.0	26.2	10.1	8.8	65.2	4.2	9.3	25.2
아시아태평양	9.3	4.6	78.1	-8.0	-4.5	61.6	7.8	5.4	77.2	-4.4	-1.5	60.9
유럽	5.9	3.4	80.7	-5.2	-0.2	48.2	6.8	3.7	77.6	-4.6	0.8	48.5
남미	9.0	5.3	78.6	-1.8	2.4	40.0	10.1	8.4	78.6	0.2	4.1	39.5
중동	16.0	12.7	78.3	14.6	15.1	45.3	18.6	12.9	78.2	14.6	14.4	45.1
북미	1.6	-1.5	80.8	-8.2	-1.8	40.4	2.9	0.7	77.8	-6.8	-0.1	39.8
국 제	7.4	4.3	79.1	-4.5	0.2	49.8	8.1	5.2	77.1	-2.5	1.8	49.6
오스트레일리아	2.2	1.5	79.1				4.1	3.7	76.7			
브라질	2.0	4.5	70.2				3.9	3.4	77.4			
중국	6.3	8.6	82.2				7.9	12.4	69.0			
인도	8.6	1.7	75.3				10.9	11.9	80.8			
일본	27.8	8.4	57.0				7.8	7.5	74.8			
미국	1.0	-0.7	83.6				4.4	-2.5	59.9			
국 내	3.9	2.8	79.7	-2.7	-2.0	28.4	1.9	0.3	81.4	-0.9	-1.4	28.1
아프리카	6.2	7.3	66.6	6.1	9.0	25.6	8.5	7.5	65.9	3.6	9.4	24.6
아시아태평양	8.7	5.7	77.9	-7.3	-4.1	57.5	8.4	6.7	77.1	-4.1	-1.2	56.3
유럽	5.6	3.1	79.9	-4.9	-0.2	47.2	6.7	3.5	76.7	-4.3	0.9	47.6
남미	6.7	5.2	76.1	-3.6	8.8	35.9	9.8	10.3	75.5	-0.1	6.2	36.9
중동	16.1	13.1	78.3	14.5	15.1	44.6	19.0	13.3	78.3	14.4	14.2	44.3
북미	1.3	-0.8	82.7	-6.4	-2.9	34.4	2.3	0.5	80.2	-4.7	-1.6	34.0
전 체	6.1	3.8	79.3	-4.2	-0.3	45.3	7.1	4.9	77.5	-2.3	1.1	44.9

## 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