

항공운송 동향분석

IATA 항공수요예측

한국항공진흥협회 기술정보실



IATA 항공수요예측

1. 개요

국제항공운송협회(International Air Transport Association : IATA)에서는 2010년 「Airline Industry Forecast 2010~2014」에서 여객과 화물수요를 2014년까지 예측하여 발표하였다. 수요예측은 70개 항공사와 4개 민간항공국으로부터 수요예측 의견을 수렴하여 종합적인 예측에 이르는 델파이 기법을 사용하였다.

2. 세계 항공수요예측 요약

IATA에서는 경제전망, 유가, 공급계획 등을 고려하여 2010~2014년 동안 국제선 여객이 연평균 5.8%, 전체 여객이 연평균 5.6%, 국제선 화물이 9.3% 성장할 것으로 전망하였다. 2009년에는 세계금융위기의 영향으로 실적이 하락하였으나 2010년 크게 회복하여 2010년 성장률이 특히 높게 나타나면서 국제선 여객이 7.9%, 국제선 화물은 무려 21.8% 성장할 것으로 전망하였다. 2011년 이후 지속적인 성장을 나타내면서 2011~2014년간의 연평균 성장률은 국제선 여객이 5.3%, 전체 여객은 5.1%, 국제선 화물은 6.4%를 전망하고 있다.

〈표 1〉 2010~2014년 IATA 항공수요예측

(단위 : 성장률 %)

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014	연평균 2011-2014
국제선 여객	7.9	4.9	5.4	5.4	5.4	5.8	5.3
전체 여객	7.5	4.7	5.2	5.2	5.2	5.6	5.1
국제선 화물	21.8	5.6	6.6	6.7	6.7	9.3	6.4

항공수요 전망에 따른 수송량을 지수로 나타내면 <표2>와 같다. 2008년을 기준(100)으로 볼때 국제선 여객의 경우 2009년은 2008년 실적의 98% 수준에서 2010년 106%, 2014년은 130% 수준에 이를 것으로 보았다. 국제선 화물의 경우 2009년 실적이 2008년 실적의 88% 수준까지 내려가지만 2010년 107% 수준으로 곧바로 회복하여 2014년에는 138% 수준까지 이를것으로 전망하였다.

<표 2> 2010~2014년 IATA 항공수요예측 지수

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
국제선 여객	100	97.9	105.7	110.9	116.9	123.2	129.8
전체 여객	100	98.9	106.3	111.3	117.1	123.2	129.6
국제선 화물	100	88.1	107.3	113.3	120.8	128.9	137.5

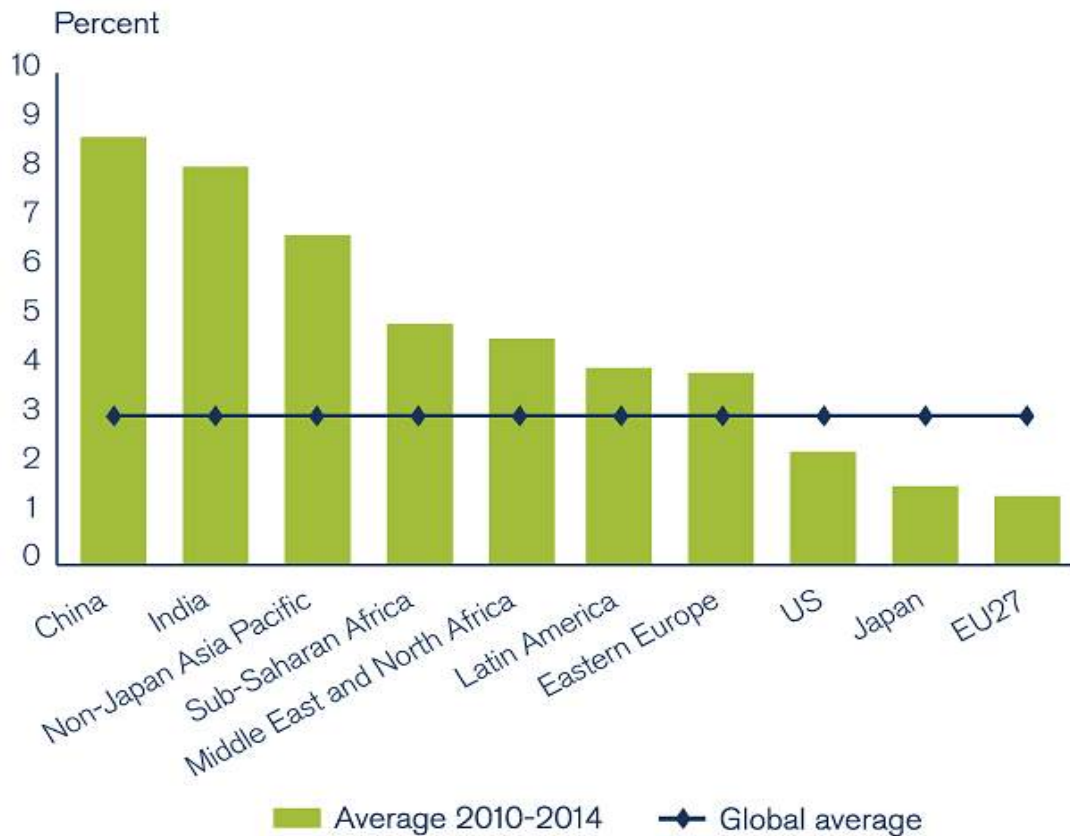
주 : 2008년=100 기준으로 지수화

3. 항공수요 관련지표

1) 세계경제성장

경제성장은 항공여객과 밀접한 관련이 있기때문에 항공수요에 영향을 미치는 가장 중요한 요인 중 하나로 경제성장을 꼽게 되는데 EIU(Economics Intelligence Unit)에서는 2010~2014년 경제성장률이 연평균 3% 증가할 것으로 발표하였다.

지역 및 국가로 나누어볼때 중국과 인도는 연평균 8%안팎의 빠른 경제성장이 전망되고 상대적으로 미국과 일본의 경제성장율은 2%안팎의 낮은 수준에 머무를 것으로 보았다.

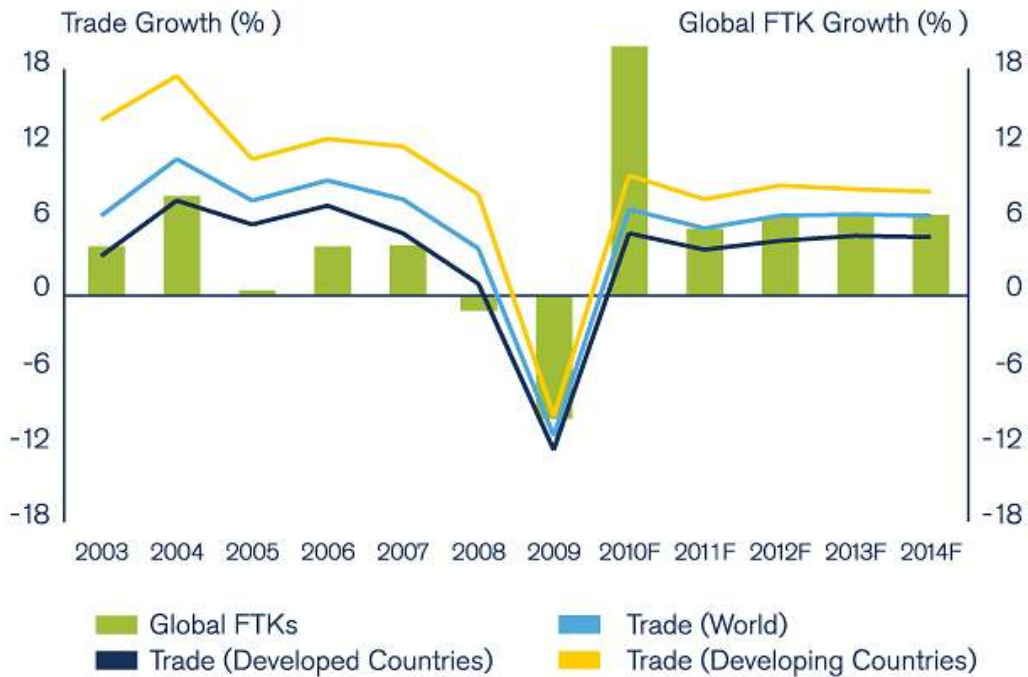


자료 : EIU(Economist Intelligence Unit)

〈그림 1〉 세계 지역별 연평균(2010-2014년) GDP 성장

2) 무역량

무역량은 항공화물실적과 밀접한 관련이있는 요인에 해당된다. 세계금융위기로 2009년 크게 하락했던 무역량은 2010년 크게 회복되어 높은 증가율을 나타낼 것으로 예상된다. EIU와 IATA에 따르면 세계무역량은 2014년까지 연간 6% 안팎의 성장을 나타낼 것으로 전망하였다.



자료 : EIU, IATA

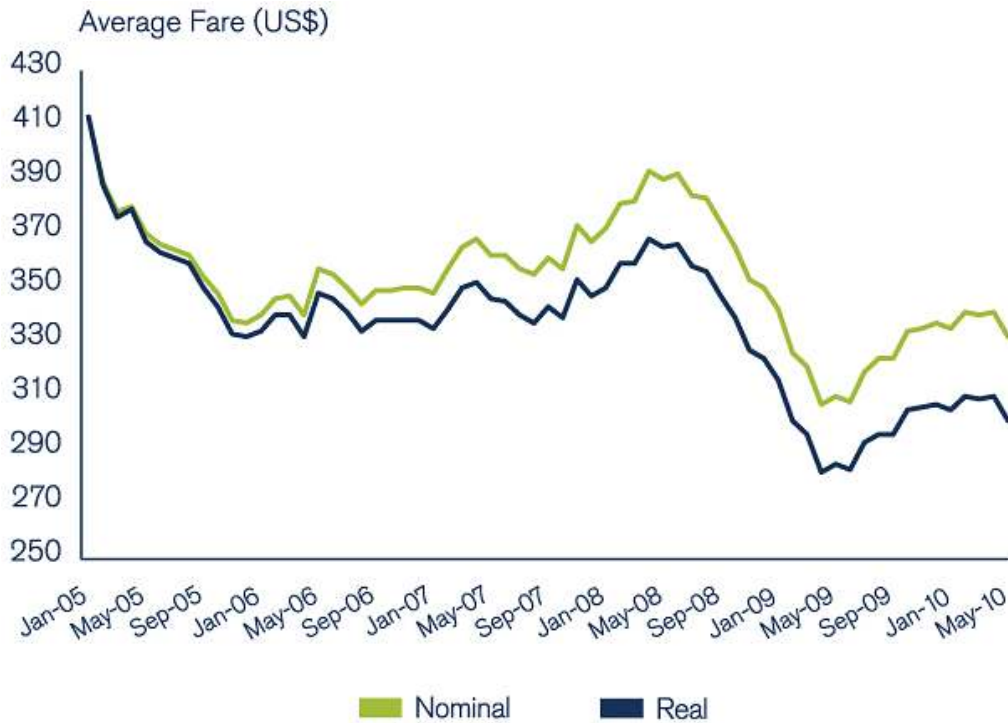
〈그림 2〉 세계 무역 및 항공화물 성장률

3) 항공운임

항공운임은 인플레이션을 감안할 때 1970년 이후 지속적으로 하락하여 당시의 절반수준으로 하락하였다. 항공운임은 2009년 경기하강과 함께 급속하게 하락하였다가 최근 공급감소와 함께 다소 상승하였으나 아직 상대적으로 낮은 수준에 있어 수요증가에 영향을 줄 것으로 보인다.

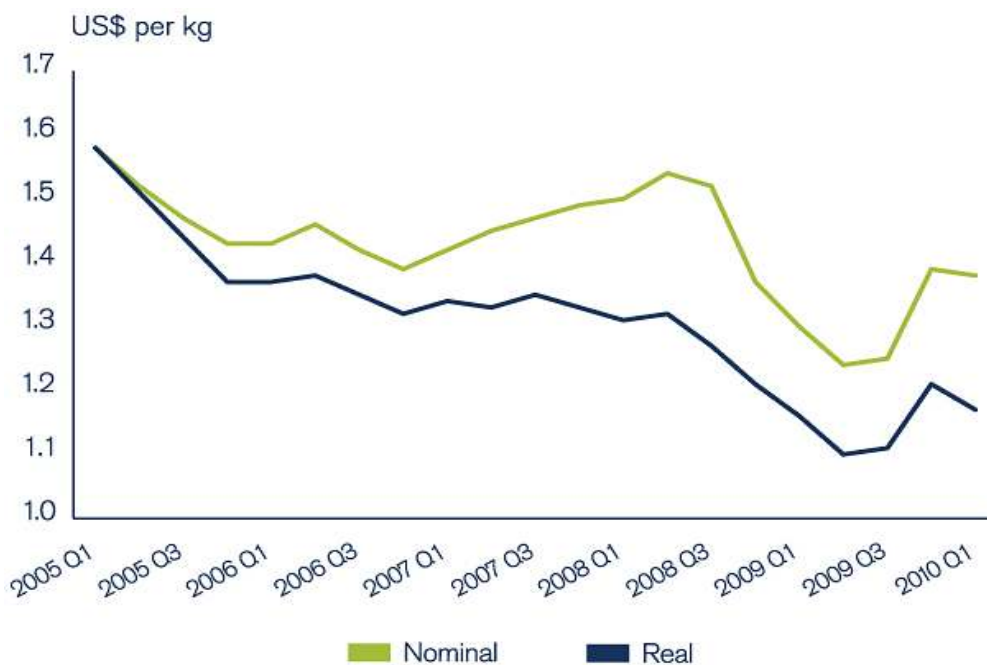
항공화물 역시 경기하강 기간에 수요가 감소함에 따라 운송료가 낮아졌고 다소 회복하는 추이를 보이지만 아직은 상대적으로 낮은 수준에 있어 수요회복에 영향을 미칠 것으로 보인다.

IATA는 세계경제성장, 무역량, 항공운임 등 여러 가지 요인들이 항공수요에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보고있으나 단 세계경제의 불확실성, 실업률, 유럽 금융, 무역정책 등의 위험성은 남아있다고 언급하였다.



자료 : IATA

〈그림 3〉 국제선 여객 평균운임(계절조정)



자료 : IATA

〈그림 4〉 국제선 화물 평균운송료(계절조정)

4. 항공여객 수요예측

1) 세계 지역별 여객수요 전망

IATA는 세계 지역별 여객수요에서 향후 5년간(2010~2014년) 중동 지역이 가장 높은 성장률을 나타낼 것으로 전망하였다.

중동지역은 2010년 경기하락으로 감소된 항공수요를 크게 회복하고 2011년 이후로도 유럽과 아태지역의 노선 등이 크게 성장하면서 2014년까지 여객수를 기준으로 연평균 9.4% 성장할 것으로 전망하였다. 아프리카와 아태지역의 여객수요전망은 연평균 7.7%와 7.6% 수준으로 4%대의 유럽, 북미 지역보다 상대적으로 높을 것으로 보았다.

거리에대한 가중치를 부여한 여객킬로 기준의 수요전망 자료도 제시하고 있다.

<표 3> 2010-2014년 IATA 지역별 정기 여객 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	여객수						여객킬로					
	' 10	' 11	' 12	' 13	' 14	연평균 10-' 14	' 10	' 11	' 12	' 13	' 14	연평균 10-' 14
아프리카	10.2	7.9	7.4	6.7	6.3	7.7	10.0	7.7	7.2	6.6	6.2	7.5
아태지역	11.6	7.2	6.9	6.5	6.1	7.6	10.0	6.7	6.6	6.2	5.9	7.1
유 럽	3.9	4.8	5.1	4.9	4.7	4.7	5.3	5.3	5.5	5.2	5.1	5.3
라틴/카리브	8.7	5.0	5.3	4.9	4.6	5.7	8.3	5.1	5.3	4.9	4.8	5.7
중 동	13.2	9.5	8.7	8.0	7.5	9.4	13.6	9.5	8.8	8.1	7.5	9.5
북 미	5.9	4.7	5.0	4.6	4.4	4.9	6.2	5.0	5.3	4.9	4.6	5.2

〈표 4〉 2010-2014년 IATA 지역간 국제선 여객 증가율 전망

(단위 : %)

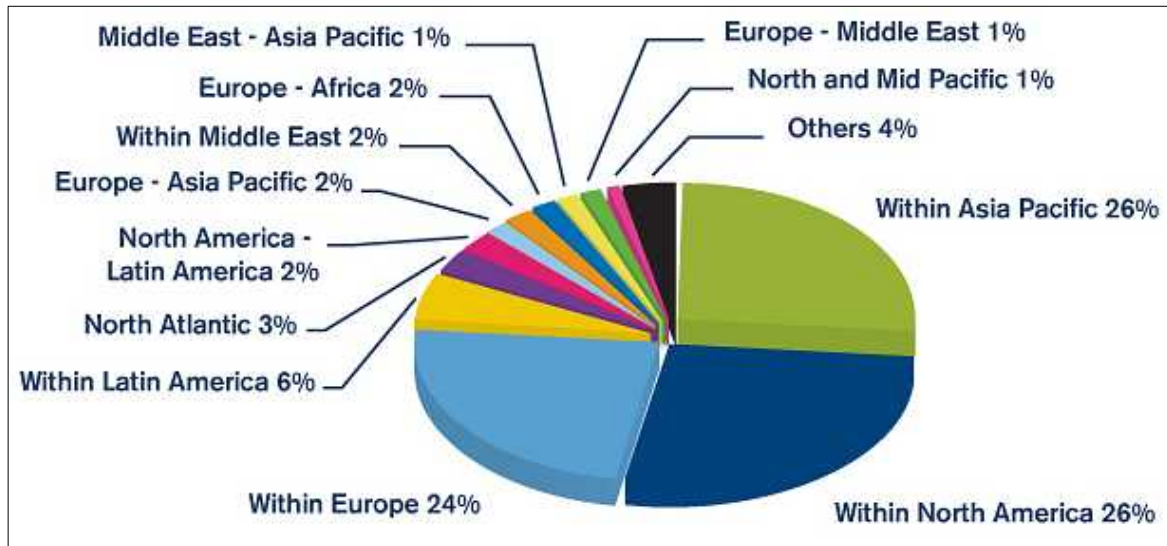
구 분	아프리카	아태지역	유럽	라틴/카리브	중동	북미
아프리카	8.2	7.8	6.8	5.5	10.1	7.5
아태지역	7.8	8.1	6.1	8.0	9.1	5.7
유 럽	6.8	6.1	3.9	5.8	9.1	4.1
라틴/카리브	5.5	8.0	5.8	7.1	8.5	5.1
중 동	10.0	9.1	9.1	8.5	9.5	11.3
북 미	7.5	5.7	4.1	5.1	11.3	3.7
계	7.7	7.6	4.7	5.7	9.4	4.9

항공여객수요 전망에 따라 2009년과 2014년과 노선에 따른 항공수요 점유비율을 살펴보면 〈그림 5〉와 같다.

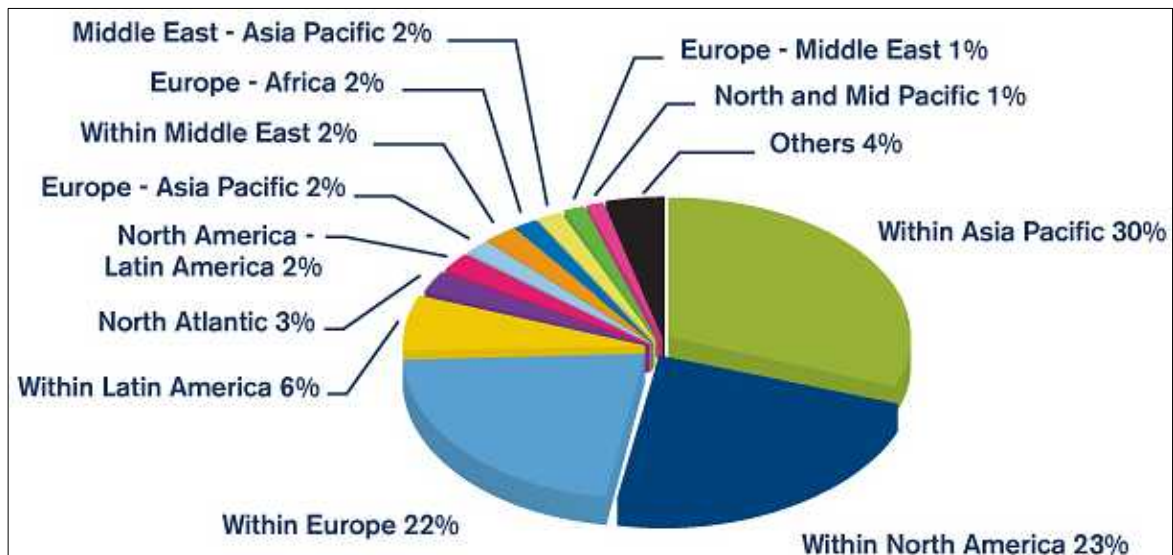
가장 특징적인 것은 2009년에는 아태지역내 항공수요가 26% 수준에서 2014년 30% 수준까지 확대될 것이라는 점이다.

이와는 대조적으로 유럽내 실적과 북미내 실적은 2009년 각각 24%와 26%에서 2014년 각각 22%와 23%로 2~3% 씩 감소할 것으로 보고있다.

· 2009년 전체 여객수송 노선별 점유율



· 2014년 전체 여객전망 노선별 점유율



〈그림 5〉 2009년 및 2014년 여객수송 점유율 비교

2) 국내선 여객수요전망

IATA는 향후 5년간(2010-2014년) 국내선 항공수요가 연평균 5.7% 성장할 것으로 예측하였다. 2009년 15억2천7백만명 수준에서 2014년까지 4억8천8백만명의 수요가 추가될 것으로 보았다.

특히 이러한 추가수요의 절반은 아태지역에서 발생할 것으로 보았다. 미국시장의 국내선 예상증가율은 연평균 2.5%인데 반하여 중국은 큰폭의 경제성장과 함께 연평균 13.9% 성장을 전망하였다. 이를 바탕으로 추정하면 2014년에는 중국 국내선시장만 하더라도 추가 수요분이 1억8천만명 이상이 된다.

〈표 5〉 세계 국내선여객 상위 10개 국가 수요전망

순위	국 가	2009년 국내선 여객(백만명)	연평균(%) 2010-2014	2009년 대비 2014년 여객 증가분(백만명)
1	미 국	592.5	2.5	+78.3
2	중 국	198.1	13.9	+180.9
3	일 본	88.4	2.9	+13.8
4	브라질	57.5	9.4	+32.5
5	호 주	50.3	3.9	+10.7
6	인 도	41.7	10.5	+27.0
7	캐나다	40.2	3.3	+7.1
8	스페인	39.0	2.9	+6.0
9	이탈리아	27.1	4.2	+6.2
10	인도네시아	25.6	8.7	+13.3
	세 계	1,527.5	5.7	+488.3

국내선 여객부문에서 2014년까지 높은 연평균증가율이 예상되는 국가는 중국(13.9%) 다음으로 베트남(10.9%), 남아프리카(10.6%), 인도(10.5%), 필리핀(10.2%), 브라질(9.4%), 터키(9.3%), 파키스탄(9.2%), 이란(9.0%), 인도네시아(8.7%) 순으로 보고있다.

IATA는 2009년 각국의 국내선 여객실적을 예측 증가율로 연장해 볼때 2014년에는 미국이 6억7천만명, 중국이 3억8천만명, 일본이 1억만명, 브라질이 9천만명 수준에 이를 것으로 전망하였고, 인도가 호주를 앞서면서 6천9백만명 수준에 이를 것으로 예측하였다.

3) 국제선 여객수요전망

IATA는 2014년까지 국제선 여객이 연평균 5.9% 성장하면서 2009년 9억5천만명 수준에서 2014년에는 3억1천만명의 수요가 추가될 것으로 전망하였다.

국가별 국제선 여객 수송이 가장 많은 10개 국가 중 중국과 아랍에미리트연합의 증가율이 각각 10.8%와 10.2%로 높은 성장률이 예상하였고, 상대적으로 영국은 경제환경의 영향으로 3.7% 수준일 것으로 전망하였다.

〈표 6〉 세계 국제선여객 상위 10개 국가 수요전망

순위	국 가	2009년 국제선 여객(백만명)	연평균(%) 2010-2014	2009년 대비 2014년 여객 증가분 (백만명)
1	미 국	169.7	4.8	+44.9
2	영 국	165.2	3.7	+32.9
3	독 일	134.3	3.9	+28.7
4	스페인	102.2	3.8	+21.1
5	프랑스	90.4	4.2	+20.6
6	이탈리아	68.7	4.4	+16.3
7	일 본	53.5	6.0	+18.1
8	아랍에미리트	50.5	10.2	+31.7
9	중 국	49.2	10.8	+32.9
10	홍 콩	45.0	6.7	+17.2
	세 계	951.6	5.9	+312.9

2014년까지 높은 국제선여객 연평균증가율이 예상되는 국가는 중국(10.8%) 다음으로 아랍에미리트연합(10.2%), 베트남(10.2%), 말레이시아(10.1%), 스리랑카(9.5%), 인도네시아(9.3%), 캄보디아(9.3%), 이스라엘(9.2%), 쿠웨이트(9.1%), 요르단(9.1%) 순으로 보고 있다.

IATA는 2009년 국제선 여객실적을 각국의 예측율로 연장해 볼때 2014년에는 미국이 2억1천만명, 영국이 2억만명, 독일이 1억6천만명, 스페인이 1억2천만명, 프랑스가 1억1천만명 수준에 이를 것으로 전망하였다. 한편 아랍에미리트연합의 경우 국제선 여객 세계 2009년 8위 수준에서 2014년에는 8천2백만명으로 한단계 상승한 7위 수준으로 예상하였다.

5. 항공화물 수요예측

1) 세계 지역별 화물수요 전망

지역별 화물 성장률 전망은 경제성장 전망과 밀접하게 관련이 있다. 아태지역의 중국과 인도, 중동지역, 러시아와 터키 등 이들 사이의 국제선 화물노선이 크게 성장할 것으로 전망하고 있다. 중동지역은 지리적 장점 및 유가산업 등으로 2010~2014년 기간동안 상대적으로 다른 지역보다 높은 8.1% 성장할 것으로 전망하고 있다. 아태지역의 경우 2010년 실적이 크게 회복되면서 2014년까지 연평균 9.8% 증가할 것으로 전망하였다.

〈표 7〉 2010-2014년 IATA 지역별 정기 화물 증가율 전망

(단위 : %)

구분	화 물 톤						화물톤킬로					
	' 10	' 11	' 12	' 13	' 14	연평균 10-' 14	' 10	' 11	' 12	' 13	' 14	연평균 10-' 14
아프리카	11.1	4.7	4.5	4.3	4.4	5.8	10.5	4.7	4.4	4.2	4.2	5.5
아태지역	26.5	6.7	5.9	5.6	5.8	9.8	25.4	6.2	5.6	5.5	5.6	9.4
유 럽	15.5	4.5	4.4	4.2	4.2	6.5	17.1	4.8	4.6	4.5	4.5	7.0
라틴/카리브	17.8	3.8	3.7	3.7	3.5	6.4	17.4	3.9	3.7	3.7	3.6	6.3
중 동	18.2	6.0	5.7	5.6	5.5	8.1	19.1	5.8	5.6	5.5	5.5	8.2
북 미	22.3	4.4	4.1	4.1	4.2	7.6	24.5	4.7	4.3	4.4	4.4	8.2

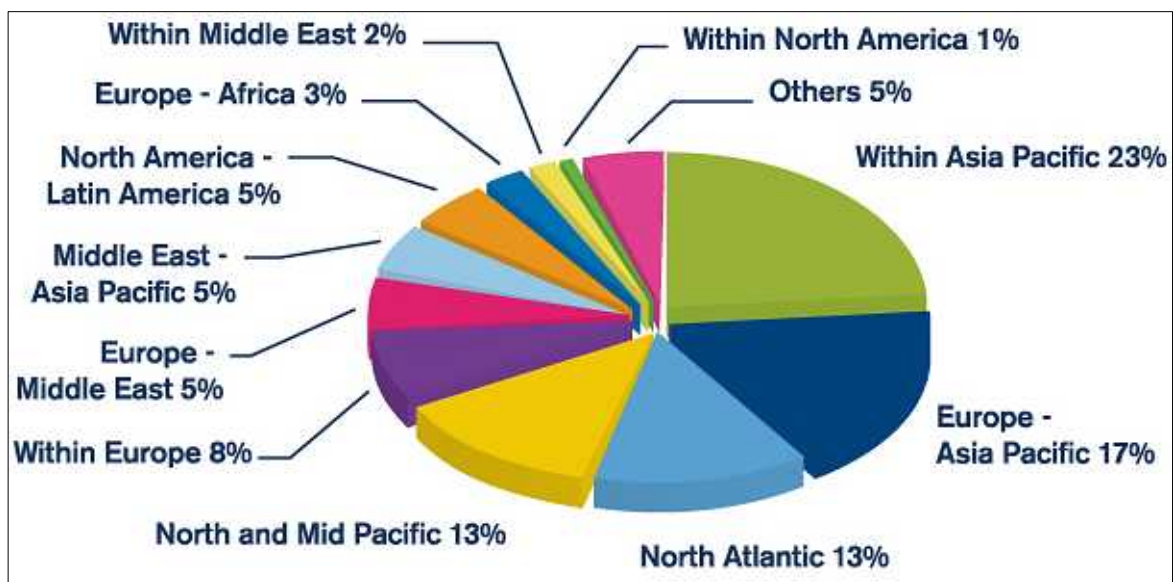
〈표 8〉 2010-2014년 IATA 지역간 국제선 화물 증가율 전망

(단위 : %)

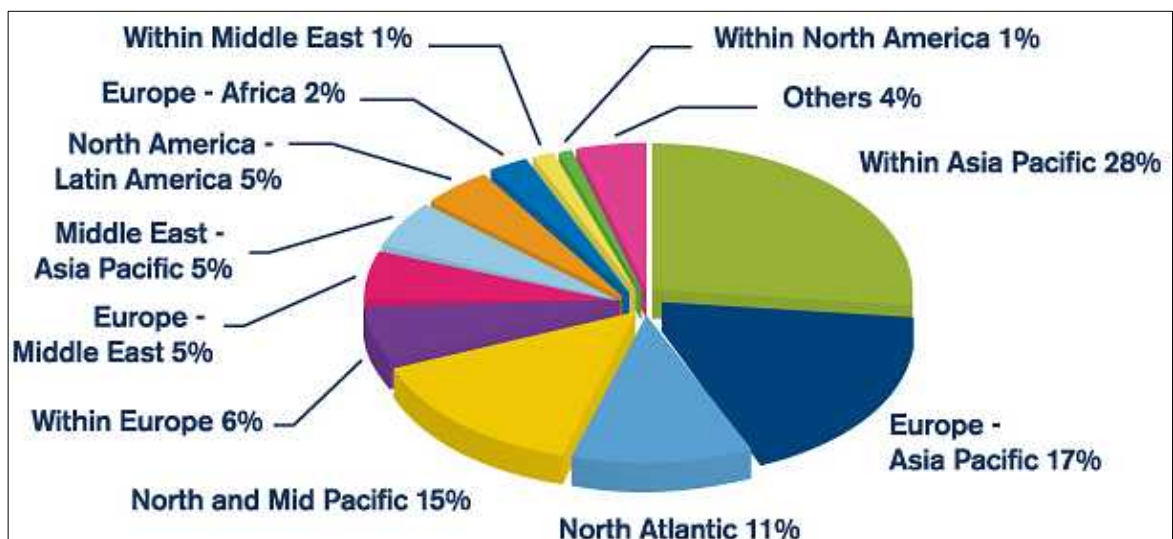
구 분	아프리카	아태지역	유럽	라틴/카리브	중동	북미
아프리카	6.2	7.0	5.2	2.8	6.8	3.5
아태지역	7.0	10.8	8.2	7.3	9.5	10.3
유 럽	5.2	8.2	3.8	5.9	7.9	5.3
라틴/카리브	2.8	7.3	5.9	6.3	6.5	6.6
중 동	6.8	9.5	7.9	6.5	6.0	6.0
북 미	3.5	10.3	-5.3	6.6	6.0	3.3
계	5.8	9.8	6.5	6.4	8.1	7.6

2009년과 2014년 국제선 화물시장의 점유비율을 비교하면 <그림 6>과 같다. 가장 특징적인 것은 2009년 아태지역내 항공화물수요가 23% 수준에서 2014년 28% 수준까지 확대될 것이라는 점이다.

· 2009년 국제선 화물수송 노선별 점유율



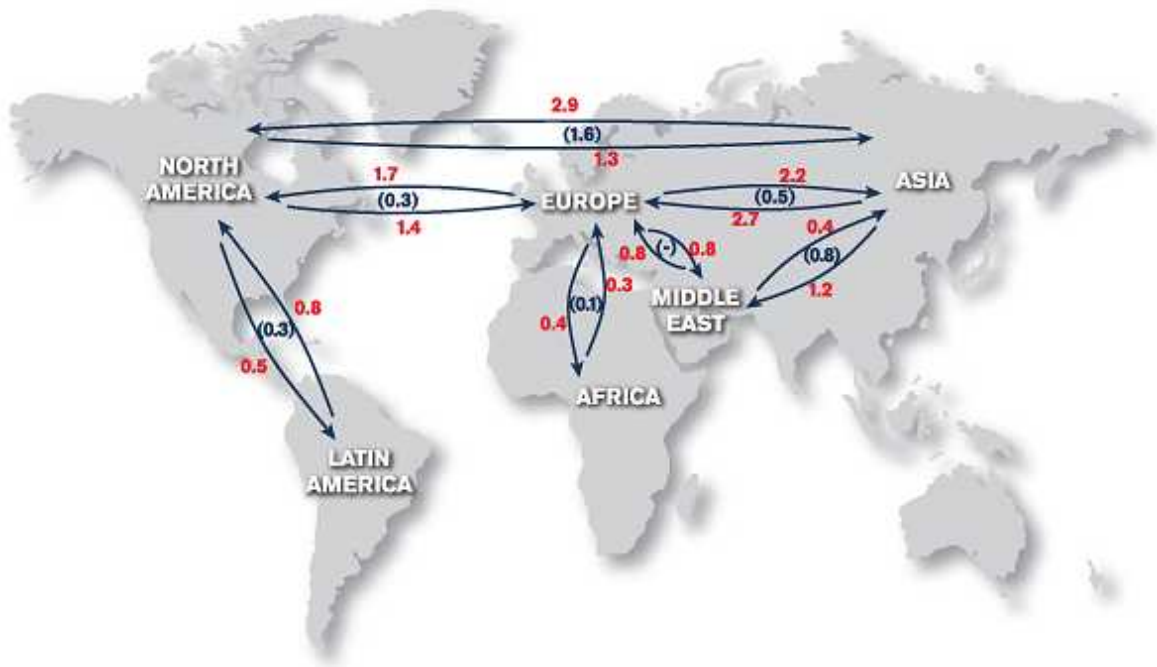
· 2014년 국제선 화물전망 노선별 점유율



<그림 6> 2009년 및 2014년 국제선 화물수송 점유율 비교

2014년 예상되는 대륙간 화물운송량은 <그림 7>과 같다.

(단위: 백만톤)



<그림 7> 대륙간 국제선 화물실적 전망

2) 국제선 화물수요전망

국제선 화물은 지난 2009년 경기침체에 따라 실적이 큰폭으로 하락하였는데 2010년 경기회복 속도보다 훨씬 빠르게 회복되면서 기저효과로 인하여 2010년 전년대비 성장률이 매우 높게 전망하였다. 2014년까지 연평균 8.2% 성장이 전망되면서 2009년 2천6백만톤의 수준에서 1천2백만톤의 실적이 추가될 것으로 보았다.

세계 국제선 화물실적 상위 10개국 가운데 5개국이 아시아지역 국가이며 이중 4개국이 연평균 2자리수 증가율을 전망하였다. 우리나라의 경우 화물톤 기준으로 7위 수준이며 2014년까지 연평균 7.6% 성장할 것으로 예측하였다.

〈표 9〉 세계 국제선화물 상위 10개 국가 수요전망

순위	국가	2009년 국제선 화물(천톤)	연평균(%) 2010-2014	2009년 대비 2014년 화물 증가분 (천톤)
1	미국	6,079	7.7	+2,734
2	독일	3,125	7.1	+1,275
3	홍콩	3,002	12.3	+2,368
4	일본	2,695	10.2	+1,692
5	중국	2,194	11.7	+1,616
6	아랍에미리트	1,839	8.4	+907
7	대한민국	1,821	7.6	+799
8	영국	1,604	5.4	+487
9	네덜란드	1,304	6.3	+468
10	대만	1,211	11.3	+853
	세계	25,758	8.2	+12,449

국제선 화물부문에서 수송량 10만톤 이상 국가 중 2014년까지 가장 높은 연평균 증가율이 예상되는 국가는 홍콩(12.3%) 다음으로 중국(11.7%), 베트남(11.4%), 대만(11.3%), 러시아(11.0%), 일본(10.2%), 말레이시아(9.6%), 태국(9.5%), 인도네시아(9.4%), 페루(9.0%) 순으로 보고있다.

IATA는 2009년 국제선 화물실적을 각국의 예측율로 연장해 볼때 2014년에는 미국이 8백81만톤, 홍콩이 5백37만톤, 독일이 4백40만톤, 일본이 4백39만톤, 중국이 3백81만톤 수준에 이를 것으로 전망하였다.

5. 우리나라 항공수요예측

IATA에서 예측한 우리나라 항공수요는 여객수요의 경우 2014년까지 연평균 8.5% 성장할 것으로 보았다. 노선을 지역별로 구분해 볼때 특히 동/중앙유럽, 남아메리카, 중동 노선이 연평균 두자리수 증가율을 나타낼 것으로 전망하였다.

〈표 10〉 2010-2014년 우리나라 지역별 여객 증가율 전망

(단위 : %)

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014
중앙아시아	16.6	4.4	5.6	5.8	5.5	7.5
동/중앙유럽	18.5	8.1	8.1	8.4	9.1	10.4
남아메리카	29.7	12.1	9.8	8.7	8.1	13.4
중동	31.8	10.9	9.1	8.4	8.1	13.3
북아메리카	10.7	6.4	7.8	7.0	6.3	7.6
동북아시아	15.4	7.6	7.3	6.6	6.0	8.5
북아프리카	28.6	7.9	5.8	4.3	3.4	9.6
남 아시아	11.1	4.6	5.1	4.4	4.2	5.9
동남아시아	19.1	8.7	7.4	6.9	6.1	9.6
남서 태평양	12.3	7.6	7.3	7.1	6.7	8.2
서유럽	8.7	4.5	4.8	4.2	3.7	5.2
전 체	15.3	7.5	7.3	6.6	6.0	8.5

주 : 국내선+ 국제선 여객 기준

우리나라와 주요 국가노선의 경우 중국노선이 2014년까지 연평균 11.2%로 높은 성장률을 나타낼것으로 전망하였고, 일본노선은 6.0%, 미국노선은 7.6%의 연평균 증가율을 예측하였다.

〈표 11〉 2010-2014년 국가노선별 여객 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014
호 주	12.6	11.3	9.3	9.1	8.7	10.2
오 스트 리 아	6.6	6.7	6.8	6.0	5.7	6.4
브 라 질	29.7	12.1	9.8	8.7	8.1	13.4
캄 보 디 아	24.3	13.4	6.5	5.4	5.2	10.7
캐 나 다	12.8	6.0	7.4	7.1	5.7	7.8
중 국	21.7	11.5	8.7	7.7	7.0	11.2
대 만	17.3	7.4	8.8	7.9	7.1	9.6
체 코	18.7	5.0	5.8	5.6	7.6	8.4
이 집 트	28.6	7.9	5.8	4.3	3.4	9.6
피 지	3.4	3.8	4.6	4.3	3.7	4.0
핀 란 드	16.8	11.1	9.2	8.6	5.9	10.3
프 랑 스	5.5	3.8	3.8	3.7	3.9	4.1
독 일	3.5	4.3	4.9	3.4	2.4	3.7
괌	20.5	4.3	5.8	5.4	5.1	8.1
하 와 이	7.1	7.2	7.5	7.3	6.7	7.2
홍 콩	15.1	6.6	6.9	6.8	6.3	8.3
인 도	12.6	5.1	5.6	4.8	4.6	6.5
인 도 네 시 아	14.2	5.6	6.4	6.3	6.1	7.7
이 란	3.2	3.8	4.3	4.9	5.1	4.3
이 스 라 엘	32.4	8.7	6.4	5.6	4.5	11.1
이 탈 리 아	8.5	4.3	6.3	5.9	5.4	6.1
일 본	10.1	4.2	5.8	5.2	4.7	6.0
카 자 흐 스 탄	10.4	7.4	7.4	8.5	8.2	8.4
마 카 오	30.8	5.4	7.6	7.3	7.1	11.3
말 레 이 시 아	23.1	4.5	5.4	5.2	4.6	8.3
몽 골	8.5	8.1	7.3	6.7	6.4	7.4
네 팔	4.4	2.1	2.5	2.4	2.2	2.7

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014
네 델 란 드	9.7	3.1	4.1	3.8	3.4	4.8
뉴 질 랜 드	12.5	2.6	3.9	3.2	2.8	4.9
팔 라 우	3.5	4.1	3.7	3.6	3.2	3.6
필 리 핀	17.8	11.2	8.7	8.2	6.0	10.3
러 시 아	18.4	8.8	8.6	9.0	9.4	10.8
싱 가 폴	19.4	7.3	7.8	7.6	7.5	9.8
스 페 인	32.5	3.5	6.4	6.4	5.5	10.4
스 위 스	1.9	4.0	5.0	4.7	4.3	4.0
태 국	19.7	8.1	6.0	5.6	5.2	8.8
터 키	25.6	5.7	7.6	7.3	6.4	10.3
아랍에미레이트	32.6	11.3	9.5	8.8	8.5	13.8
영 국	10.8	4.5	2.7	2.5	2.7	4.6
미 국	10.4	6.5	7.9	7.0	6.4	7.6
우즈베키스탄	19.3	3.1	4.8	4.6	4.3	7.1
베 트 남	18.9	8.8	9.0	8.1	7.2	10.3
국 내 선	4.2	-0.4	2.3	2.1	1.8	2.0
전 체	15.3	7.5	7.3	6.6	6.0	8.5

IATA에서 예측한 우리나라 국제선 화물수요는 2014년까지 연평균 7.5% 성장할 것으로 보았다. 노선을 지역별로 구분해보면 동북아시아와 동남아시아의 연평균성장률 전망이 각각 9.4%와 6.9%로 상대적으로 높게 나타나면서 아시아지역의 화물 수송량이 크게 증가할 것으로 전망하고 있다.

특히 동북아시아 지역의 화물수송은 중국과 일본의 연평균성장률이 각각 9.1%와 10.7%로 전망되면서 이들 국가가 미치는 영향이 클 것으로 보인다.

〈표 12〉 2010-2014년 우리나라 지역별 국제선화물 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014
카 리 브	1.1	1.8	2.3	2.0	2.2	1.9
중앙 아메리카	2.6	3.3	3.4	3.4	3.2	3.2
중 앙 아 시 아	4.4	4.7	4.4	4.3	4.2	4.4
서/중앙 아프리카	3.6	4.2	4.7	5.2	4.8	4.5
동 아프리카	2.5	3.5	4.2	4.1	4.0	3.7
동 / 중앙 유럽	2.4	3.5	3.9	3.8	3.7	3.5
남 아 메 리 카	3.6	3.8	3.4	3.3	3.3	3.5
중 동	8.1	3.8	4.0	3.9	3.9	4.7
북 아 메 리 카	20.2	3.8	3.3	3.3	3.2	6.5
동 북 아 시 아	27.0	6.4	5.7	4.6	5.1	9.4
북 아 프 리 카	2.5	3.2	3.3	3.3	3.3	3.1
남 아 시 아	4.3	5.4	5.2	5.2	5.1	5.0
동 남 아 시 아	16.9	4.6	4.5	4.5	4.3	6.9
남부아프리카	2.4	3.6	3.7	3.8	3.8	3.4
남서 태평양	3.5	3.0	2.9	2.7	2.5	2.9
남북부 아메리카	2.2	2.7	2.6	2.6	2.6	2.5
서 유 럽	19.5	3.2	2.8	2.9	3.1	6.1
국제선화물 계	21.4	4.9	4.4	3.9	4.2	7.5

〈표 13〉 2010-2014년 국가 노선별 화물 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014
알 제 리	2.2	2.4	3.5	3.4	3.3	3.0
앙 골 라	2.1	3.9	4.1	4.4	4.4	3.8
아 르 헨 티 나	1.7	3.2	2.6	2.6	2.6	2.5
아 르 메 니 아	1.9	2.5	2.5	2.1	2.4	2.3
호 주	4.3	3.1	3.0	2.8	2.6	3.2
오 스트 리 아	32.2	3.2	2.8	2.9	2.9	8.2
바 레 인	2.2	2.5	2.4	2.4	2.4	2.4
방 글 라 데 시	3.8	4.1	4.1	4.0	3.8	4.0
벨 라 루 스	3.5	4.8	4.7	5.1	5.2	4.7
벨 기 에	1.4	1.8	1.7	1.8	1.8	1.7
브 라 질	3.8	3.9	3.5	3.4	3.3	3.6
불 가 리 아	0.8	2.3	2.4	2.3	2.3	2.0
캄 보 디 아	2.9	3.5	4.8	4.7	4.6	4.1
캐 나 다	14.3	3.1	2.9	2.6	2.5	5.0
칠 레	2.7	3.1	2.6	3.0	3.1	2.9
중 국	19.3	7.1	6.7	6.6	6.5	9.1
대 만	29.3	1.6	0.9	0.9	0.9	6.2
콜 롬 비 아	1.1	2.0	2.2	2.3	2.3	2.0
크 로 아 티 아	0.2	2.3	2.4	2.8	4.2	2.4
쿠 바	2.2	3.6	4.9	3.4	4.5	3.7
키 프 로 스	1.3	2.5	2.8	2.5	2.2	2.3
체 코	15.3	1.8	2.2	2.1	2.1	4.6
덴 마 크	32.6	1.9	2.0	2.0	1.9	7.5
도 미 니 카	2.2	2.7	2.8	2.7	2.7	2.6
에 콰 도 르	2.5	2.0	2.4	2.2	2.1	2.2
이 집 트	3.3	3.6	2.8	2.8	2.8	3.1
에 스토 니 아	2.7	4.3	3.7	3.7	3.6	3.6
이 디 오 피 아	3.0	3.5	3.8	3.8	3.7	3.6

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014
핀 란 드	25.7	4.4	4.5	4.6	3.6	8.2
프 랑 스	5.0	2.7	2.4	2.6	2.5	3.0
독 일	34.6	3.6	2.7	3.0	3.7	8.9
가 나	1.4	2.7	3.8	4.2	4.0	3.2
그 리 스	1.3	2.0	2.1	2.5	2.2	2.0
괌	9.6	1.9	2.1	2.1	2.1	3.5
과 테 말 라	0.2	0.8	1.5	1.9	2.5	1.4
홍 콩	9.9	7.4	7.7	7.0	7.7	7.9
형 가 리	2.2	4.1	4.3	4.1	3.8	3.7
인 도	4.6	5.7	5.5	5.5	5.4	5.3
인 도 네 시 아	29.0	5.2	4.9	5.0	5.0	9.4
이 란	3.8	4.1	3.7	3.7	3.6	3.8
아 일 랜 드	1.5	3.5	3.2	3.4	3.3	3.0
이 스 라 엘	30.9	2.9	2.9	2.8	2.8	7.9
이 탈 리 아	2.1	2.5	2.3	2.3	2.2	2.3
일 본	42.7	5.8	4.4	2.2	3.1	10.7
요 르 단	2.5	2.6	2.6	2.5	2.5	2.5
카 자 흐 스 탄	3.5	4.6	4.9	5.0	5.2	4.6
케냐	2.0	3.0	4.1	4.2	3.9	3.5
쿠 웨 이 트	1.5	2.2	2.6	2.7	2.9	2.4
카 자 흐 스 탄	0.8	1.4	2.1	2.2	2.0	1.7
라 티 비 아	0.3	3.9	3.9	4.0	3.9	3.2
레 바논	2.9	4.1	3.5	3.3	3.2	3.4
리 비 아	2.2	3.3	3.7	3.7	3.7	3.3
리 투 아 니 아	1.4	4.1	3.6	3.4	3.4	3.2
룩셈부르크	23.3	6.3	6.4	6.4	6.5	9.6
마 카 오	4.4	5.1	4.8	4.4	4.2	4.6
말 레 이 시 아	20.7	4.2	4.0	4.0	3.9	7.2
몰 타	0.1	1.2	1.2	1.3	1.4	1.0
마 리 아 나 제도	0.9	2.1	2.9	2.7	2.8	2.3

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014
말 티 스	1.4	2.8	3.6	3.5	3.4	3.0
멕 시 코	2.9	3.4	3.3	3.3	3.1	3.2
몽 골	43.3	2.6	2.8	3.1	3.1	9.9
모 로 코	2.8	3.2	3.6	3.6	3.5	3.3
미 얀 마	0.5	2.0	2.3	2.2	2.2	1.8
네 팔	2.0	2.5	3.2	2.5	2.5	2.6
네 델 란 드	19.9	3.5	3.4	3.2	3.2	6.4
뉴 질 란 드	-2.0	2.8	2.4	2.3	2.3	1.6
니 콰 라 가	1.4	2.4	2.0	2.0	1.9	1.9
나 이 지 리 아	3.7	4.2	4.7	5.2	4.9	4.5
노 르 웨 이	1.5	2.0	1.8	1.9	1.9	1.8
오 만	2.5	3.3	3.5	3.4	3.3	3.2
파 키 스 탄	1.2	2.4	3.0	2.7	2.7	2.4
파 나 마	2.6	4.5	6.5	6.0	4.4	4.8
페 루	3.4	3.2	3.0	2.8	2.7	3.0
필 리 핀	3.5	3.6	4.4	4.4	4.4	4.1
폴 란 드	2.3	3.5	3.6	3.6	3.6	3.3
포 르 투 갈	1.5	1.9	1.8	2.0	2.0	1.9
프 르 토 리 카	0.5	1.1	1.4	1.5	1.4	1.2
카 타 르	6.7	6.3	4.9	3.7	3.7	5.0
루 마 니 아	1.2	3.0	3.0	0.3	2.1	2.3
러 시 아	1.4	3.4	4.3	4.0	4.0	3.4
사우디아라비아	3.6	4.3	3.9	3.9	3.9	3.9
싱 가 폴	15.5	4.7	4.4	4.2	4.0	6.5
슬 로 바 키 아	0.8	2.4	3.4	3.8	3.5	2.8
슬 로 베 니 아	2.8	3.5	3.5	3.6	3.9	3.5
남 아 프 리 카	2.4	3.5	3.7	3.8	3.7	3.4
스 페 인	2.1	3.0	2.8	2.9	2.9	2.7
스 리 랑 카	3.8	4.4	4.3	4.2	4.1	4.1
수 단	1.4	3.2	3.3	3.4	3.4	2.9

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014
스 웨 덴	11.2	2.3	2.2	2.4	2.3	4.0
스 위 스	3.0	3.4	3.0	3.1	3.0	3.1
시 리 아	2.2	2.4	2.0	2.0	2.0	2.1
탄 자 니 아	2.8	4.4	5.2	4.8	4.6	4.4
태 국	19.2	3.0	3.0	3.0	2.8	6.0
투 니 지 아	1.2	2.4	3.4	3.7	3.6	2.9
터 키	7.5	3.3	3.3	3.4	3.4	4.2
투르크메니스탄	4.6	4.5	4.0	3.7	3.5	4.1
우 간 다	4.1	4.3	4.6	4.3	4.3	4.3
우 크 라 이 나	4.1	4.6	4.6	4.6	4.5	4.5
아랍에미레이트	3.4	4.0	4.7	4.7	4.7	4.3
영 국	2.4	3.1	3.0	2.9	2.9	2.8
미 국	20.5	3.8	3.3	3.3	3.2	6.6
우즈베키스탄	5.0	5.0	4.4	4.2	4.0	4.5
베 네 수 엘 라	0.9	2.7	2.3	2.8	3.1	2.4
베 트 남	8.9	9.2	9.1	8.6	7.9	8.8
예 멘	2.9	2.6	2.7	2.7	2.7	2.7
국제선화물 계	21.4	4.9	4.4	3.9	4.2	7.5