

항공운송 동향분석

# 유럽재정위기에 따른 항공운송 영향분석

한국항공진흥협회 기술정보실



## 유럽재정위기에 따른 항공운송 영향분석

### 한국-유럽노선 항공실적 주요 특징

- ① 유럽노선 실적은 2011년 여객 224만명, 항공화물 45만톤 으로 추정
- ② 2011년 기준 15년간 연평균 여객 5.8%, 항공화물 8.9% 증가 추정
- ③ 유럽노선 비율은 2010년 여객수 5.1%, 화물톤 17.4%에 불과하나 장거리 노선으로 여객킬로 13.6%, 화물톤킬로 26.7% 차지
- ④ 유럽노선 국적사 비율은 여객 62.4%, 항공화물 77.3%(환적포함)
- ⑤ 유럽지역의 우리나라 방문자는 2010년 65만명으로 전체의 7.3%
- ⑥ 유럽과의 무역액은 2010년 1,254억불로 전체무역의 14.1% 수준임
- ⑦ 세계 국제선 여객시장에서 유럽은 52.2%로 절반이 넘는 비율 차지
- ⑧ 국제항공운송협회(IATA)는 2012년 유럽의 항공여객이 5.3% 성장
- ⑨ 우리나라-서유럽노선 수요는 여객 5.5%, 화물 2.8% 전망
- ⑩ 최근 한국-유럽노선 실적은 세계금융위기 및 아이슬란드 화산폭발이 영향을 미쳤으나 유럽재정위기에 따른 유럽노선만의 두드러진 특징은 별도로 나타나지 않음

유럽은 항공시장에서 지리적인 위치로 인하여 대표적인 장거리 노선 시장에 해당된다. 그러나 유럽시장은 최근 화산폭발과 재정위기로 인하여 많은 관심을 불러일으키고 있다. 따라서 이번 보고서에서는 이러한 유럽시장의 현황과 항공실적에 대해 살펴보고자 한다.

〈표 1〉 유럽 및 세계 주요 환경변화

구분	유럽 항공노선 환경변화	국내 및 세계 환경변화
1973년	서울-파리 구간 항공화물수송 개시	
1993년	유럽 Open Sky 실시	
1997년		아시아 경제위기
2001년		9.11 테러발발, 인천공항 개항
2003년		이라크전쟁, SARS 발생
2008년		세계경제위기
2010년	유럽재정위기, 아이슬란드 화산 폭발	



자료 : 구글 지도

## I. 유럽노선의 주요 환경

### 1. 유럽재정위기 현황

2010년 유럽 국가부채위기는 유럽 국가들의 연쇄적인 국가부도 위기를 말한다. 유럽 경제위기 당사국인 피그스(PIIGGS) 6개국은 P 포르투갈, I 이탈리아, I 아일랜드, G 영국, G 그리스, S 스페인을 말한다. 유로존에서 영국은 빠지며, 경제대국 1위는 독일, 2위 프랑스, 3위 이탈리아, 4위 스페인 순서다.

최근 한국경제연구원에서 발표한 “유럽재정위기의 향방과 시사점”<sup>1)</sup>을 살펴보면 유럽재정위기의 현황을 요약하여 볼 수 있다. 2010년 4월 이후 그리스, 아일랜드, 포르투갈 등 유로존의 취약국가들에 대한 EU와 IMF의 구제금융 지원에도 불구하고 유럽재정위기는 그리스의 디폴트 가능성이 부각되며 글로벌 금융불안 요인으로 작용하였다. 재정위기의 영향으로 유럽 금융회사들의 부실가능성이 커지고 대형 은행들의 신용등급이 하향 조정됨에 따라 신용경색현상이 나타났고 그리스의 디폴트가능성이 우려되며 유럽재정위기가 확산되자 10월 27일 EU정상회담에서 유럽재정위기 해소를 위한 포괄적 대책에 합의하였다.

2011년 이탈리아의 디폴트 위기가 다시 고조되었다. 1위 독일 2위 프랑스에 이어 유로존 3위의 경제대국인 이탈리아는, 유럽연합이 그리스 디폴트 위기를 제대로 해소하지 못하자, 그 연쇄효과로 피해를 입게 되었다.<sup>2)</sup>

최근 그리스, 이탈리아에서 정치리더십 위협이 완화되고 경제개혁에 대한 기대감이 높아지고 있으나 근본적인 해결기반이 취약하다는 점에서 유럽재정위기는 불안한 흐름을 지속되고 있다.

유럽재정위기와 관련한 주요 일지는 다음과 같다.

1) 한국경제연구원 안순권 연구위원, KERI Insight "유럽재정위기의 향방과 시사점", 2011.10

2) 위키백과, "2010년 유럽국가 부채 위기"

〈표 2〉 유럽재정위기 관련 주요 일지

연도	월일	국가	주요 내용
2009년	10월	그리스	재정적자 수정발표
2010년	1월	PIIGS	국채수익률/CDS 프리미엄 급등 시작
	5/2	그리스	EU-IMF, 그리스에 1,100억 유로의 구제금융 결정
	5/10	EU	유럽금융안정메커니즘(EFSM)설립
	7/23	EMU	유럽 은행 1차 스트레스 테스트, 91개 은행 중 7개 은행 불합격
	11/27	아일랜드	EU-IMF 구제금융 850억 지원
2011년	4~5월	EU	그리스의 채무재조정 가능성 우려, 국채수익률 급등
	5/17	포르투갈	EU-IMF 구제금융 780억 유로 지원
	6월	그리스	그리스 의회 중기 재정긴축안 의결, EU-IMF, 그리스 5차 지원금 집행 승인
	7/15	EMU	유럽 은행 2차 스트레스 테스트, 90개 은행 중 8개 은행 불합격
	7/21	EU	유로존 정상회의, 그리스에 대한 2차 구제금융(1,090억 유로) 제공 및 민간부문 500억 유로 기여, 선택적 디폴트 허용
	8월초	EU	스페인, 이탈리아 재정위기 가능성 우려
	8/8	EU	유럽중앙은행(ECB), 이탈리아, 스페인으로 국채매입대상 확대
	8월중순	EU	BNP , SG 등 유럽계 은행 자산부실 우려 대두
	8월하순	미국	BOA , MS 등 미국계 은행 자산부실 우려 대두

연도	월일	국가	주요 내용
2011년	9/14	그리스	독일, 프랑스 정상, 그리스 총리 3자회담 “그리스 유로존 잔류, 긴축이행하고 필요시 총력 지원”
	9/19	이탈리아	S&P, 이탈리아의 국가신용등급 A+→A 한단계 하향조정
	9/22	그리스	그리스 정부, 구제금융 6차분 지원 위한 추가 긴축조치 발표
	9/23	G20	G20재무장관회담, 유럽재정위기 해결 위한 그랜드 플랜 논의
	9/29	독일	독일 의회 EFSF 확대법안 승인
	10/3	그리스	트로이카(EU, IMF, ECB) 구제금융 6차분 지원 11월 중순으로 연기
	10/6	ECB	10월 통화정책회의, 유럽은행에 추가 유동성 공급 결정
	10/9	EU	독일 프랑스 정상회담, 은행 자본재확충 및 그리스국채 상각비율 확대 합의
	10/27	EU	EU정상회담, EFSF 1조유로로 확대, 1,060억 유로 규모 은행 자본확충, 그리스 채권 상각비율 50%로 상향 등 유럽재정위기 포괄적 해법에 합의
	11/1	그리스	파판드레우 총리 구제금융안 국민투표 제안 및 내각 신임 투표 요구
	11/3	그리스	파판드레우 총리 구제금융안 국민투표 사실상 철회
	11/4	그리스	그리스 내각신임 투표 가결
	11/3~4	G20	G20정상회담, IMF 재원확충 실패
	11/11	그리스	파파데모스 과도연립정부 출범
		이탈리아	경제안정화법안 상원통과
	11/12	이탈리아	경제개혁법안 하원통과, 베를루스코니 총리 사임
11/13	이탈리아	마리오 몬티 총리 지명	

## 2. 아이슬란드 화산폭발

2010년 4월 15일 아이슬란드 화산폭발로 인하여 유럽노선의 운항이 일시적으로 중단된바 있다.



사진자료 : 연합뉴스

〈표 3〉 인천 발/착 유럽노선 운항 현황

일 자	인천출발 (계획/결항/운항)	인천도착 (계획/결항/운항)	합 계 (계획/결항/운항)
4.15(목)	19/0/19	20/0/20	39/0/39
4.16(금)	23/10/13	25/2/23	48/12/36
4.17(토)	25/19/6	22/14/8	47/33/14
4.18(일)	26/17/9	22/19/3	48/36/12
4.19(월)	22/16/6	22/19/3	44/35/9
4.20(화)	16/13/3	18/17/1	34/30/4
4.21(수)	26/4/22	22/12/10	48/16/32
합계	157/79/78	151/83/68	308/161/147

자료 : 국토해양부 보도자료 내용으로 출처는 인천국제공항공사

2010년 4월 21일 국토해양부에서는 보도자료를 통해 우리나라의 유럽노선은 그동안 여객 약 30,000명, 화물은 총4,060톤 운송에 차질을 빚었고 특히, 화물의 경우는 하루 평균 2천 8백만달러 어치의 수출품 차질이 발생하는 것으로 발표하였다.<sup>3)</sup>

유럽 항공사들은 2010년 화산 폭발에 따른 화산재가 항공기 엔진에 빨려들어가 사고를 일으킬 우려로 운항이 중단됨으로써 17억 달러의 수입 손실을 입었다고 한다.<sup>4)</sup>

〈표 4〉 유럽 화산재로 인한 수송 차질량

일자	여객 (명)		화물 (톤)	
	국적사	외항사	국적사	외항사
4.15(목)	-	-	-	-
	308	-		
4.16(금)	617	280	443	125
	1,909	837		
4.17(토)	1,903	837	669	189
	2,430	837		
4.18(일)	2,424	1,331	679	191
	2,797	1,084		
4.19(월)	2,792	837	688	194
	2,170	798		
4.20(화)	2,164	494	706	176
	2,169	247		
운송차질량	21,683	7,582	3,185	875
	29,265		4,060	

자료 : 국토해양부 보도자료 내용으로 출처는 인천국제공항공사

한편, 아이슬란드 남부 바트나요쿨 빙하지대에 있는 그림스보튼 화산에서 2011년 5월 21일 오후 9시(현지시간)부터 화산이 폭발해 화산재가 상공 25km 높이까지 뿜어져 나오면서 또다시 항공기가 결항된 바 있다.

3) 국토해양부 국제항공과, 운항정책과, “유럽 하늘 길 숨통 트여”, 2010.4.21

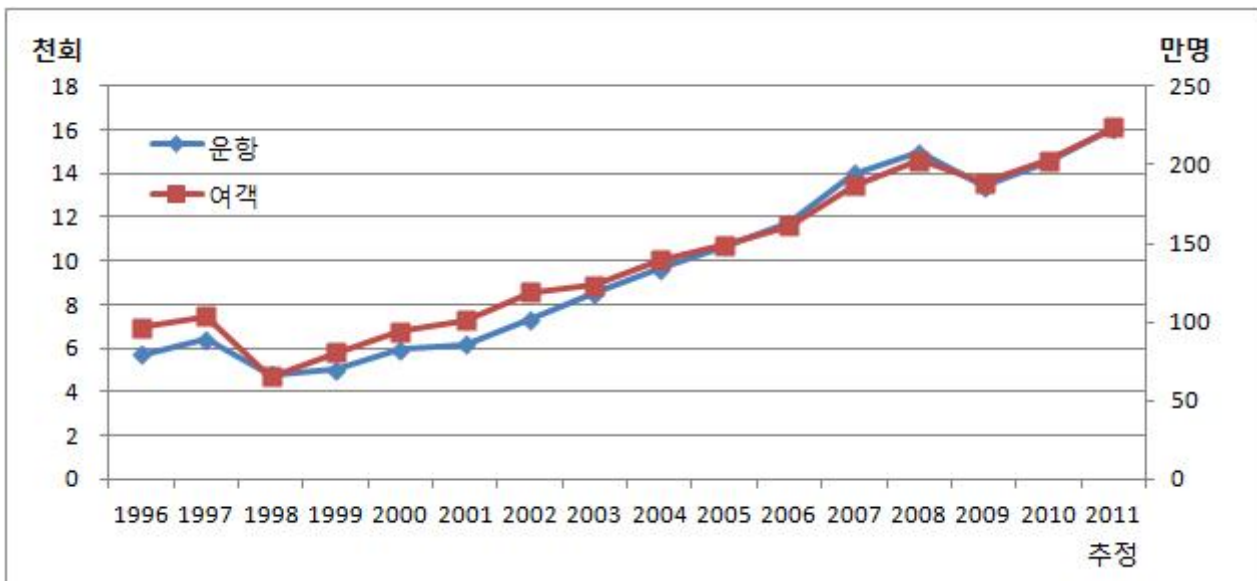
4) 뉴시스, “아이슬란드 화산 폭발로 아이슬란드 공항 폐쇄”, 2011.5.23



## II. 우리나라의 유럽노선 실적 추이

### 1. 유럽노선 항공실적 추이

유럽노선은 아시아 경제위기로 인하여 감소하였다가 이후 꾸준한 증가추이를 보여왔다. 그러나 2008년 세계금융위기의 영향으로 2009년 실적은 감소하여 운항이 10.6%, 여객이 7.0% 감소한 바 있다. 그러나 2010년 다시 회복추이를 보이면서 연간실적은 2010년과 2011년 모두 증가하고 있다.



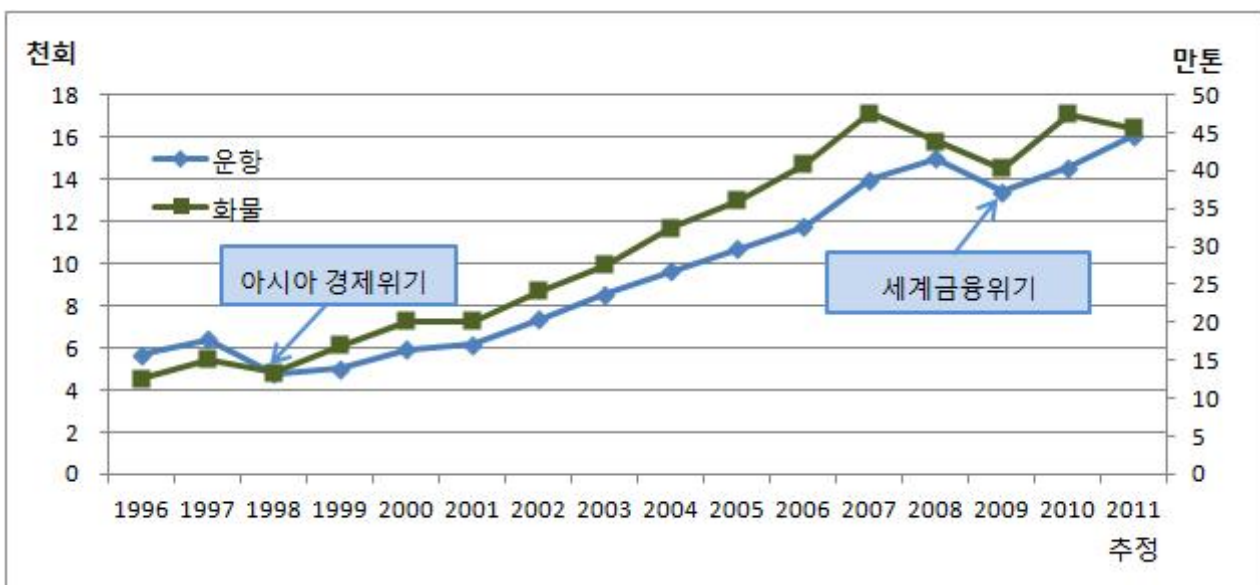
〈그림 1〉 유럽노선 운항 및 여객 실적

우리나라의 유럽노선은 2010년 기준으로 운항 1만5천톤, 여객이 203만 명, 항공 화물이 47만 톤 수준으로 세계금융위기의 영향에서 회복되는 가운데 2011년에는 운항과 여객은 최고 수준인 운항 1만 6천톤, 여객 224만 명을 달성할 것으로 보이지만 항공화물은 다소 감소한 45만톤이 예상된다.

항공화물부문에서 아시아 경제위기 이후 운항증가보다 상대적으로 화물이 더 큰 폭으로 증가하였으며 세계금융위기의 영향으로 2008년부터 2009년 각각 7.7%와 8.3%가 감소하였다. 2010년 17.9% 반등하였으나 2011년 또다시 4% 안팎의 감소를 보일 것으로 추정된다.

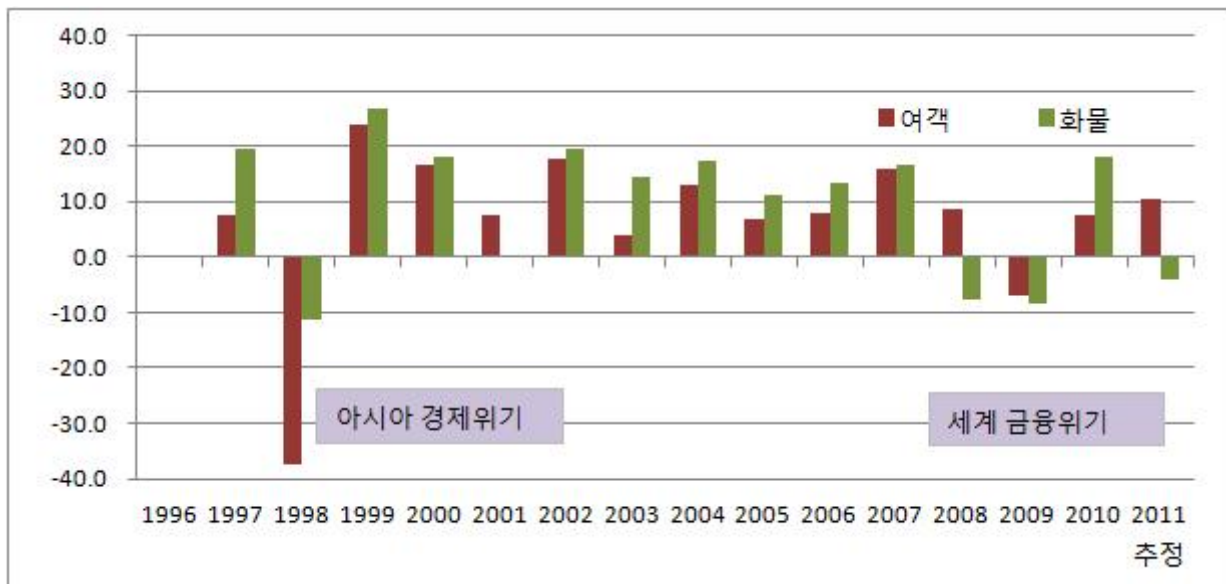
〈표 5〉 우리나라의 유럽노선 항공실적 현황

구 분	운 항		여 객		화 물	
	회	증감률(%)	만명	증감률(%)	만톤	증감률(%)
1996년	5,702		96		13	
1997년	6,397	12.2	104	7.6	15	19.5
1998년	4,792	-25.1	65	-37.3	13	-11.2
1999년	5,024	4.8	81	24.0	17	26.9
2000년	5,924	17.9	94	16.6	20	18.0
2001년	6,169	4.1	101	7.4	20	0.4
2002년	7,349	19.1	119	17.7	24	19.6
2003년	8,520	15.9	124	3.9	28	14.4
2004년	9,619	12.9	140	13.0	32	17.4
2005년	10,667	10.9	149	6.8	36	11.1
2006년	11,729	10.0	161	8.0	41	13.4
2007년	13,981	19.2	187	16.0	48	16.5
2008년	14,972	7.1	203	8.7	44	-7.7
2009년	13,392	-10.6	189	-7.0	40	-8.3
2010년	14,555	8.7	203	7.5	47	17.9
11.1~11월	14,686	10.3	208	10.4	42	-4.1



〈그림 2〉 유럽노선 운항 및 항공화물 실적

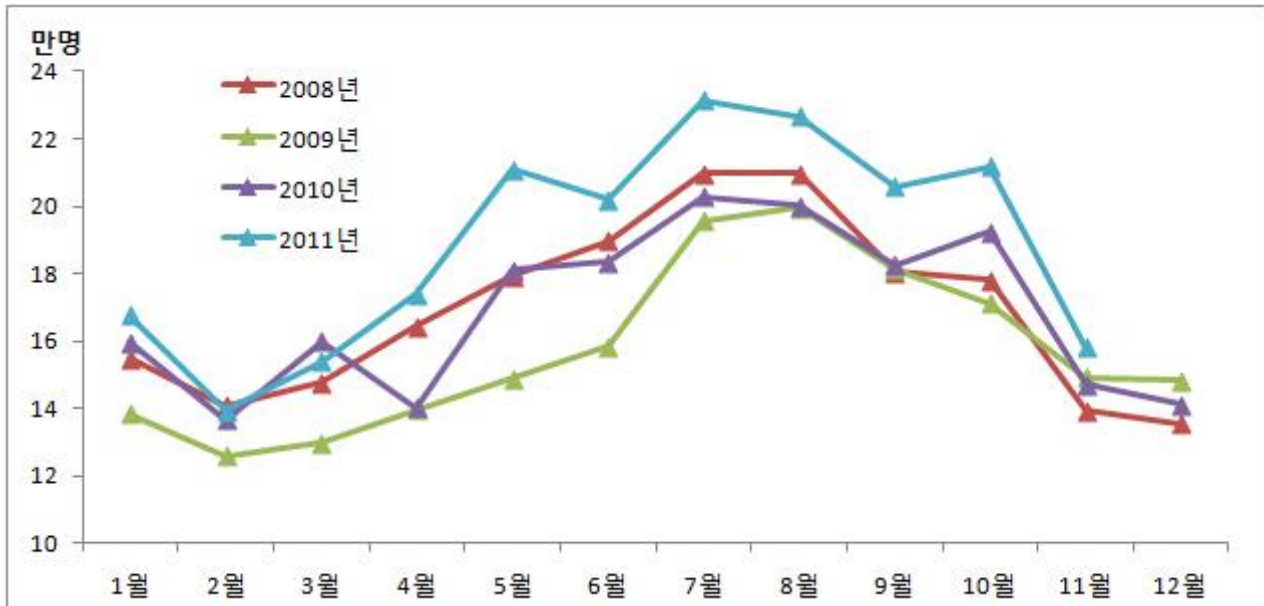
다음 그림은 유럽노선의 여객과 화물 전년대비 증감률을 나타낸 것으로 특히 아시아 경제위기와 세계금융위기로 (-)성장 현상이 두드러지는 가운데 전체적으로 꾸준한 증가율이 나타났음을 볼 수 있다.



〈그림 3〉 유럽노선 여객 및 항공화물 전년대비 증감률 변화

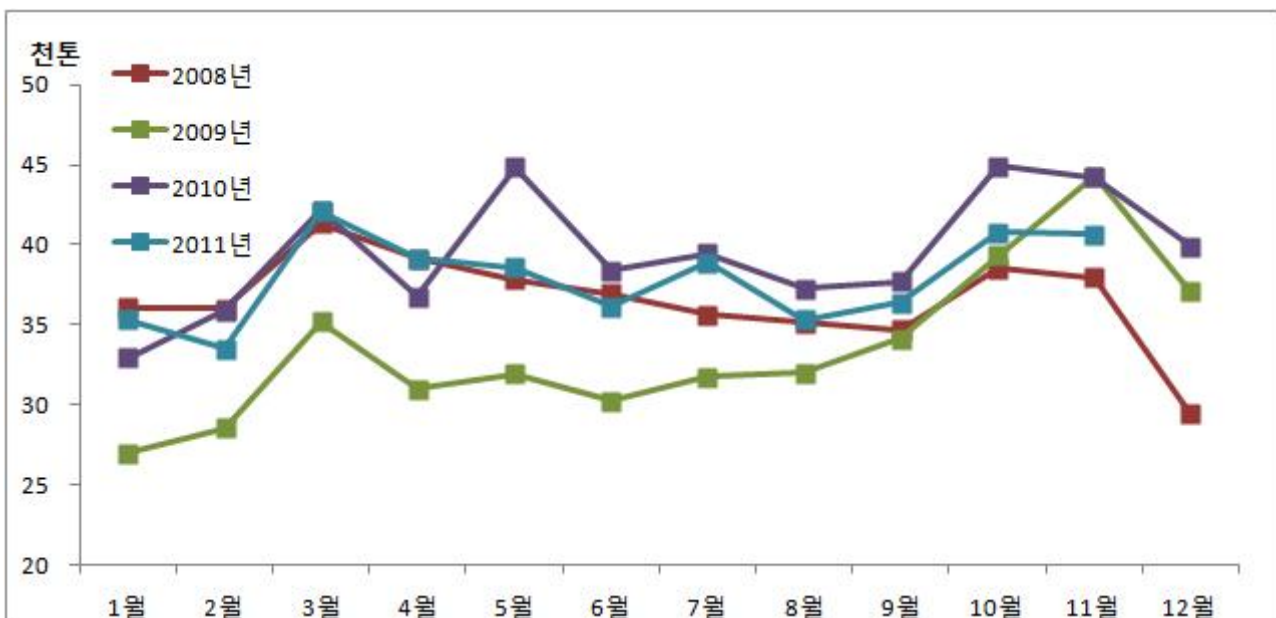
유럽노선의 월별 여객실적을 그래프로 살펴보면 계절적 요인으로 2월, 11월, 12월에는 실적이 감소하고 7월과 8월 실적이 매우 높아지는 추이를 나타낸다. 2008년 9월부터 실적이 감소하는 가운데 2009년 하반기까지 지속되다가 11월부터 다소 회복하는 추이를 나타내고 있다. 단, 아이슬란드 화산폭발과 그리스 구제금융 요청이 있었던 2010년 4월 굴곡이 눈에 띄는 가운데 2011년에는 실적이 전체적으로 상승한 형태를 나타내었다.

월별 항공화물 실적의 경우 세계금융위기의 영향으로 2008년 하반기 하락추이를 보이는 가운데 12월의 실적은 큰 폭으로 하락하였고, 2009년 실적이 최근 실적에서 가장 낮은 위치에 머무르면서 저조한 화물실적을 나타내고 있다.



〈그림 4〉 유럽노선 월별 여객 실적 추이

2010년 전체적으로 회복한 가운데 여객과 마찬가지로 4월에는 낮은 실적이 두드러지며, 2011년에는 2010년 그래프 높이에 미치지 못하면서 항공화물실적이 낮은 수준에 머무르고 있다.



〈그림 5〉 유럽노선 월별 항공화물 실적 추이

## 2. 유럽노선 연평균 증가율 및 탑승률 현황

1996년부터 2010년까지 14년간 유럽노선의 연평균 운항은 6.9%, 여객은 5.4%, 화물은 9.9%의 성장을 나타내었다. 2011년 운항과 여객은 10%내외 증가, 화물은 4%내외 감소가 예상되는 가운데 2011년의 15년간 연평균 증가율은 운항 7.1%, 여객 5.8%, 화물 8.9%가 추정되고 있다.

〈표 6〉 우리나라-유럽 노선 연평균 증가율

(단위 : %)

구 분	운 항	여 객	화 물
' 96~' 10(14년간)	6.9	5.4	9.9
- ' 96~' 00(4년간)	1.0	-0.6	12.3
- ' 00~' 05(5년간)	12.5	9.6	12.4
- ' 05~' 10(5년간)	6.4	6.3	5.7
* ' 96~' 11(15년간) 추정	7.1	5.8	8.9

14년간의 유럽노선 실적을 ' 96~' 00년, ' 00~' 05년, ' 05~' 10년의 3개 기간으로 나누어 살펴보면, 우선 ' 96~' 00의 기간에는 아시아 경제위기의 영향이 포함된 기간으로 운항이 연평균 1.0% 증가하는 동안, 여객은 0.6% 감소하였고 화물은 연평균 12.3%의 높은 성장률을 보였다.

' 00~' 05년간 운항은 연평균 12.5%의 높은 증가율을 보이며 항공 공급부분이 크게 확대되었고 같은기간 여객 및 화물 실적도 각각 9.6%, 12.4%의 높은 증가율을 보이며 크게 성장하였다.

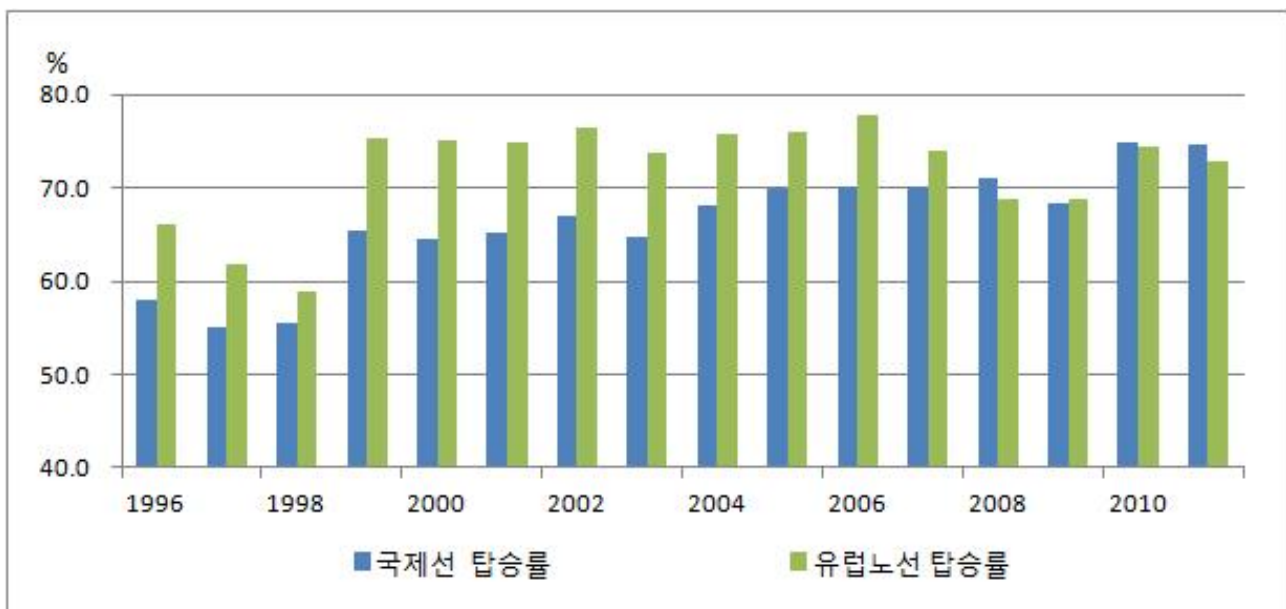
그러나 지속적으로 성장하던 유럽노선의 실적은 2008년 세계금융위기의 영향 등으로 ' 05~' 10년간 운항은 연평균 6.4% 증가에 머무르고 여객은 6.3%, 화물은

5.7% 성장하였다.

최근 10년간 유럽노선의 탑승률을 살펴보면 세계금융위기 여파로 인한 2008년과 2009년 각 68.7% 외에는 75%안팎의 높은 탑승률을 보여왔다.

**〈표 7〉 전체 국제선과 유럽노선 탑승률 현황**

구 분	탑승률(%)		구 분	탑승률(%)	
	국제선 전체	유럽노선		국제선 전체	유럽노선
1996년	57.9	66.0	2004년	68.1	75.7
1997년	55.0	61.8	2005년	69.8	76.1
1998년	55.5	59.0	2006년	70.2	77.9
1999년	65.4	75.2	2007년	70.2	74.0
2000년	64.5	75.0	2008년	71.1	68.7
2001년	65.1	74.9	2009년	68.4	68.7
2002년	66.9	76.4	2010년	74.9	74.4
2003년	64.8	73.8	2011.1-11	74.6	72.9



**〈그림 6〉 국제선 전체와 유럽노선 탑승률 비교**

### 3. 유럽노선의 비율

우리나라에서 유럽 지역 여객실적은 전체 국제선 실적 중 2010년 5.1%이고 2011년 5.3%가 예상된다. 일본과 중국노선이 전체의 약 50%를 초과하는 것과 비교하면 낮은 수준이다.

〈표 8〉 우리나라의 국제선 여객 점유율

(단위 : 만 명)

지역	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	'10년 점유율
일본	914	958	947	993	1119	27.9%
중국	732	935	790	705	917	22.9%
유럽	161	187	203	189	203	5.1%

그러나 일본과 중국노선은 단거리 노선이고 유럽지역은 장거리 노선이라는 점을 고려한다면 여객킬로는 13.6%, 화물톤킬로는 26.7%에 해당한다.

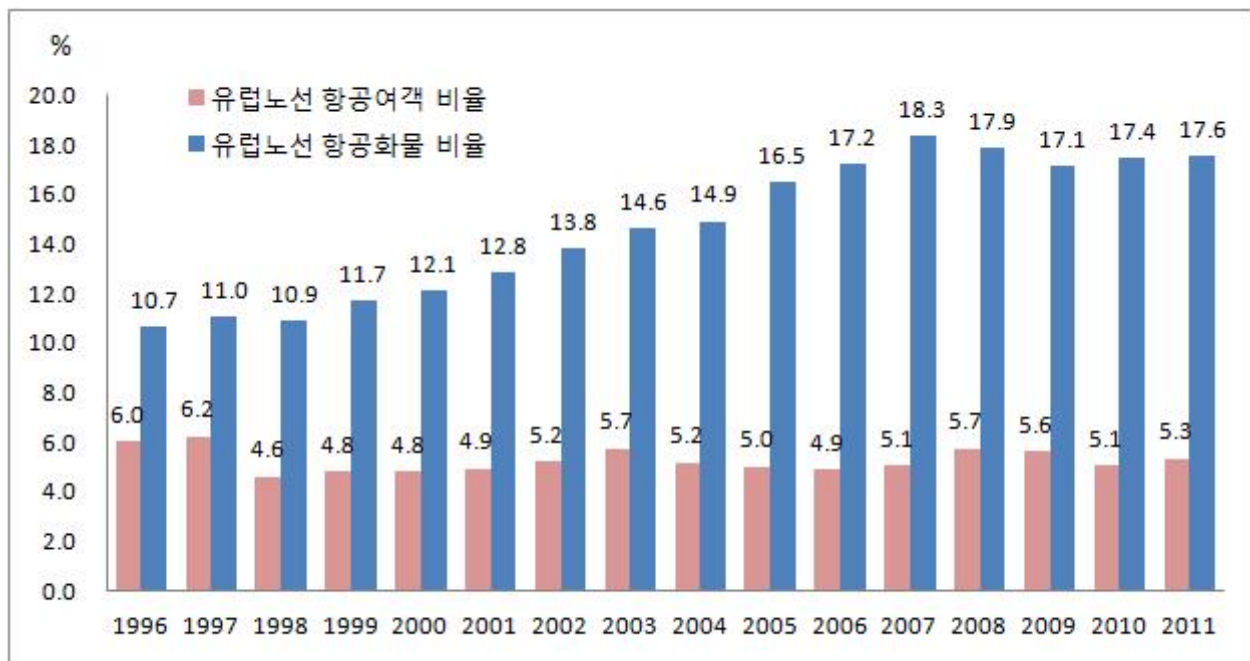
〈표 9〉 유럽노선의 전체 실적 대비 비율

(단위 : 만 명)

지역	여객수 (만명)	여객킬로 (억)	항공화물 (만톤)	화물 Cargo (만톤)	화물톤킬로 (억)	전체 톤킬로(억)
유럽 실적	203	174	47	51	43	59
전체 국제선	4,006	1,278	272	333	160	278
유럽비율(%)	5.1	13.6	17.4	15.3	26.7	21.2

유럽노선의 비율의 변화추이를 살펴보면 여객의 경우 1996년 6.0%에서 아시아 경제위기 이후 5% 이하로 추락한 이후 최근까지 5% 안팎의 비율을 나타내었고 2011년 5.3% 비율이 전망되고 있다.

이에 반하여 항공화물은 1996년 10.7% 수준에서 비율이 꾸준히 증가하여 2007년 18.3%로 최고 비율을 나타낸 이후 2011년 17.6%가 예상되고 있다.



〈그림 7〉 유럽노선 여객 및 항공화물 점유율 증가 추이

2010년 우리나라 상대노선 국가별 순위를 살펴보면 20위권 내 유럽국가는 여객의 경우 10위에 독일, 14위 프랑스, 19위 영국이 포함되어있고, 화물의 경우 5위에 독일, 11위 오스트리아, 13위부터 15위에 각각 프랑스, 네덜란드, 이탈리아, 17위에 영국이 포함되어 있다.



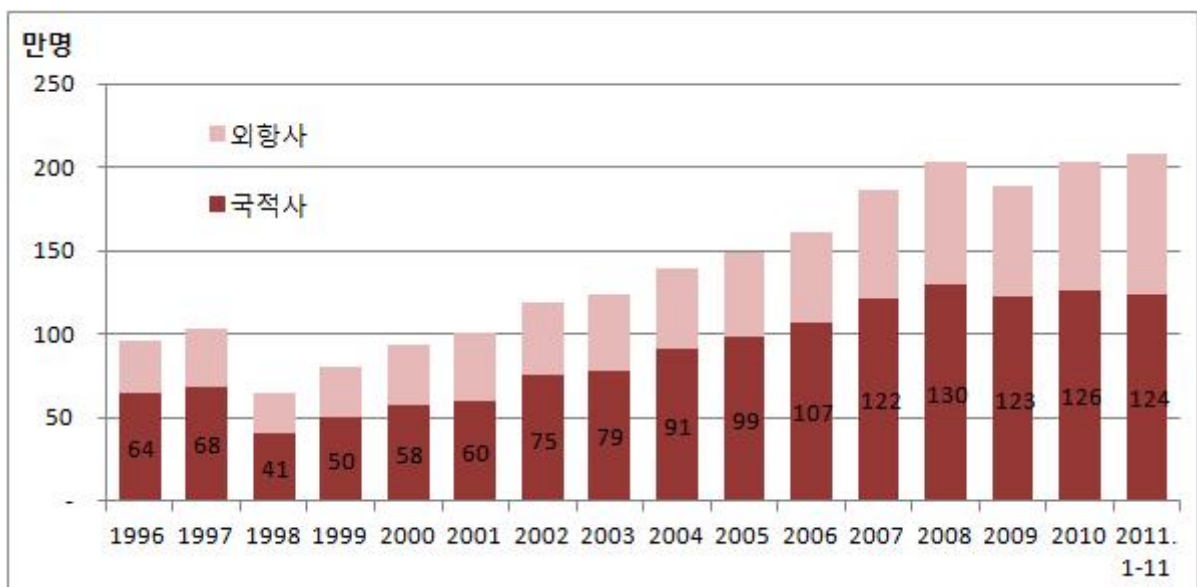
### 〈표 10〉 국가별 여객 및 항공화물 실적 순위

(2010년 실적 기준)

순위	여객(명)		화물 Cargo (톤)	
	1	일본	11,189,824	미국
2	중국	9,158,836	중국	627,837
3	미국	4,024,383	일본	474,179
4	태국	2,115,251	홍콩	263,621
5	홍콩	2,061,092	독일	160,577
6	필리핀	1,987,198	태국	125,402
7	대만	1,311,406	말레이시아	95,972
8	베트남	1,222,279	베트남	85,522
9	싱가포르	803,405	싱가포르	78,242
10	독일	582,191	필리핀	70,361
11	인도네시아	511,204	오스트리아	66,174
12	호주	500,118	대만	64,189
13	말레이시아	475,746	프랑스	45,349
14	프랑스	437,400	네덜란드	41,827
15	캐나다	425,063	이탈리아	41,640
16	러시아	388,152	캐나다	39,788
17	아랍에미리트	371,989	영국	33,910
18	캄보디아	343,360	러시아	32,254
19	영국	292,756	인도네시아	30,999
20	몽고	209,800	호주	28,133

#### 4. 유럽노선 국적사 운송현황

유럽노선 실적 중 우리나라 국적항공사가 운송한 여객실적은 1998년 41만 명 수준에서 10년간 3배 이상으로 증가하여 2008년 130만 명 수준에서 2011년에는 이를 초과할 것으로 전망된다.

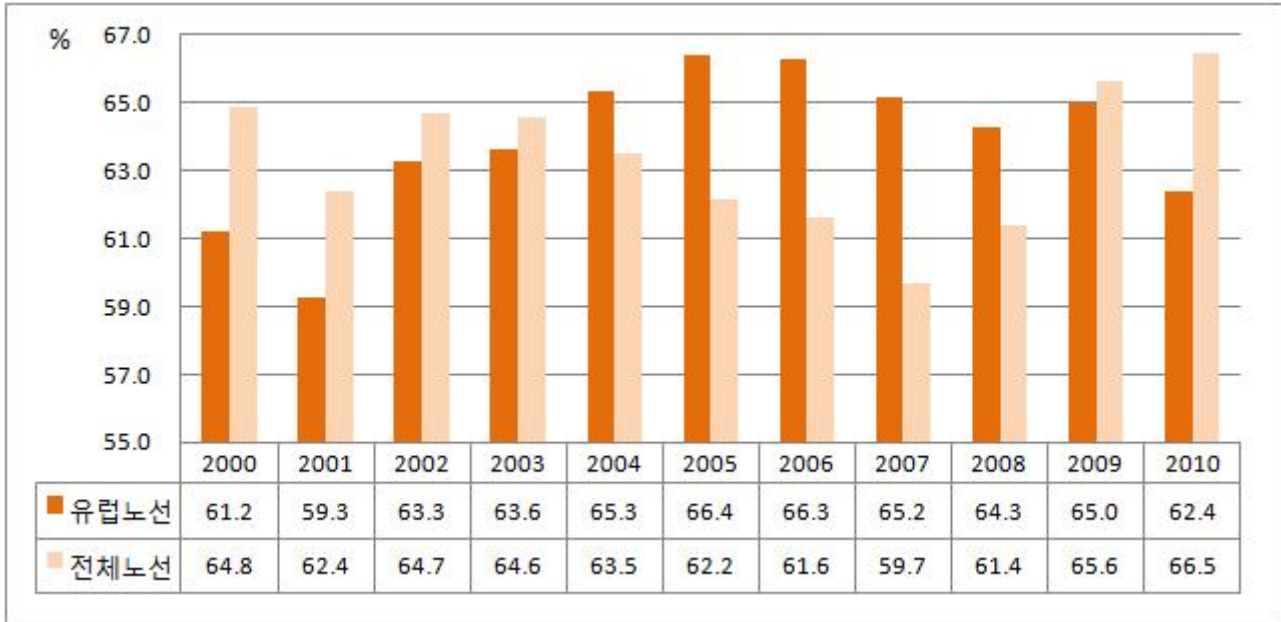


〈그림 8〉 국적항공사의 유럽노선 여객실적

그림을 통해 유럽노선과 전체노선에서 국적항공사가 차지하는 비율을 살펴볼 수 있다.

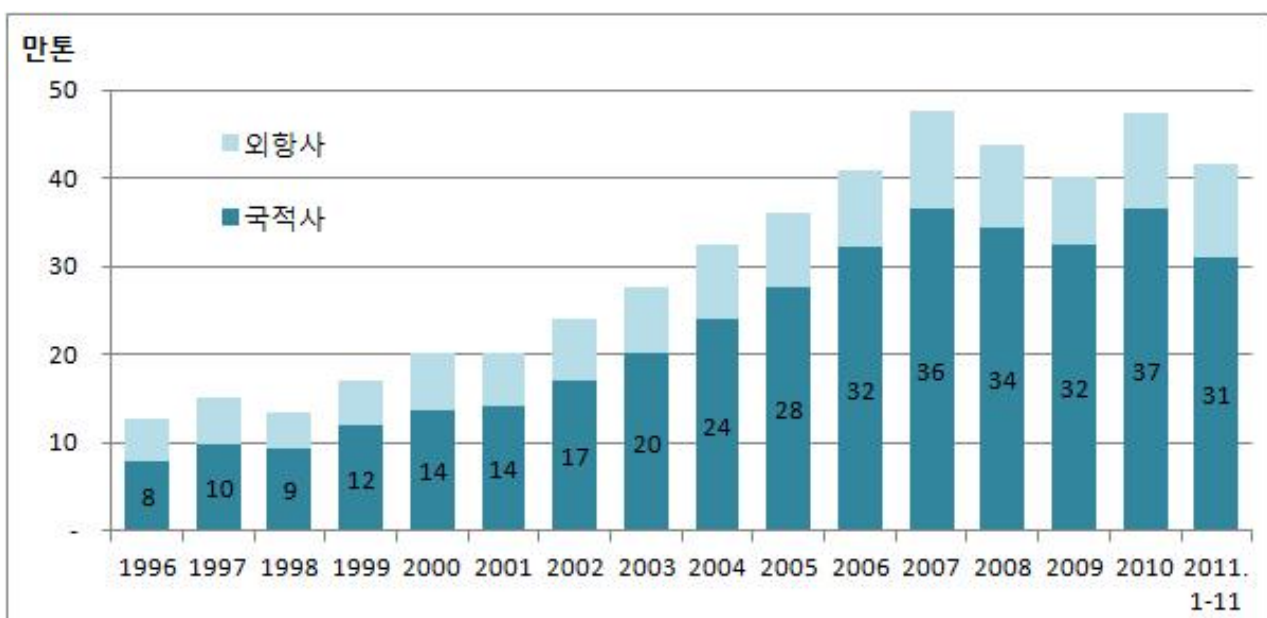
2010년 우리나라 전체 국제선 여객실적에서 국적항공사의 비율은 66.5%에 해당한다. 그러나 유럽노선은 상대적으로 낮은 62.4%에 해당한다.

2000년대 중반 국적항공사의 비율이 높아지면서 2005년 66.4%까지 차지한 바 있으나 이후 비율이 다소 하락하였다.



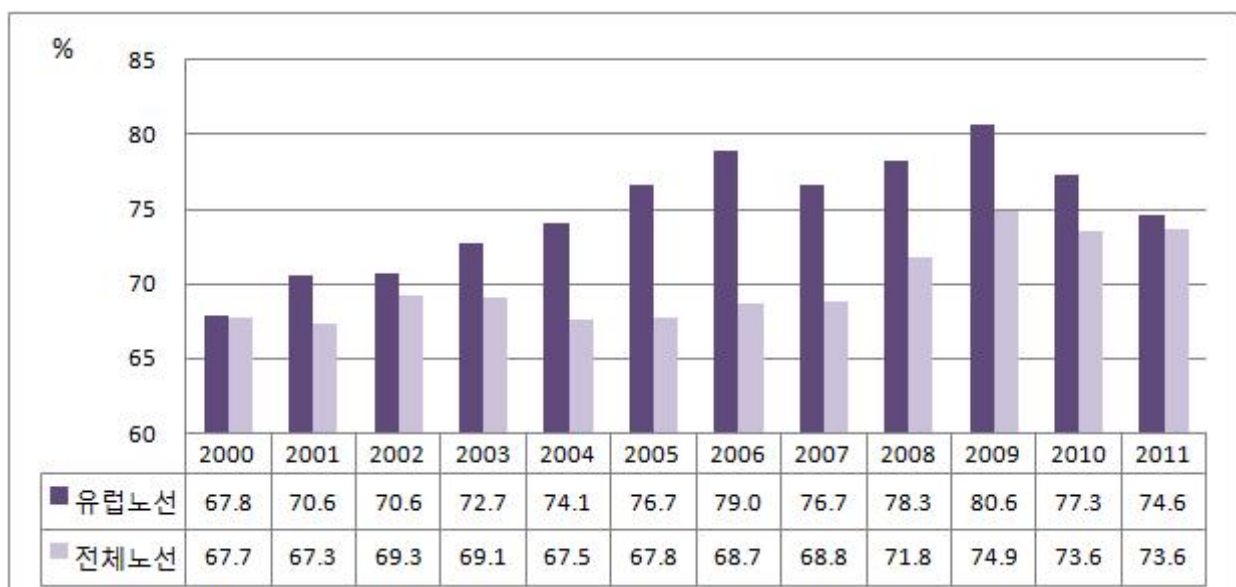
〈그림 9〉 국적항공사의 여객실적 비율

유럽노선 실적 중 우리나라 국적항공사가 수송한 항공화물실적은 1996년 8만 톤 수준에서 10년간 4배 증가하여 2006년 32만 톤, 2010년에는 37만 톤을 수송하였다.



〈그림 10〉 국적항공사의 유럽노선 화물실적

2010년 환적화물 포함하고 수하물을 불포함한 항공화물을 기준으로 우리나라 전체 국제선 항공화물실적에서 국적항공사의 비율은 73.6%에 해당하고 유럽은 그보다 높은 77.3%에 해당한다. 2009년 유럽노선의 항공화물 국적사 비율이 80%를 초과한 적이 있을 정도로 국적사 비율이 높은 편이다.



주 : 항공화물로서 환적화물을 포함하고 수하물 불포함

### <그림 11> 유럽노선 중 국적항공사의 화물실적 비율

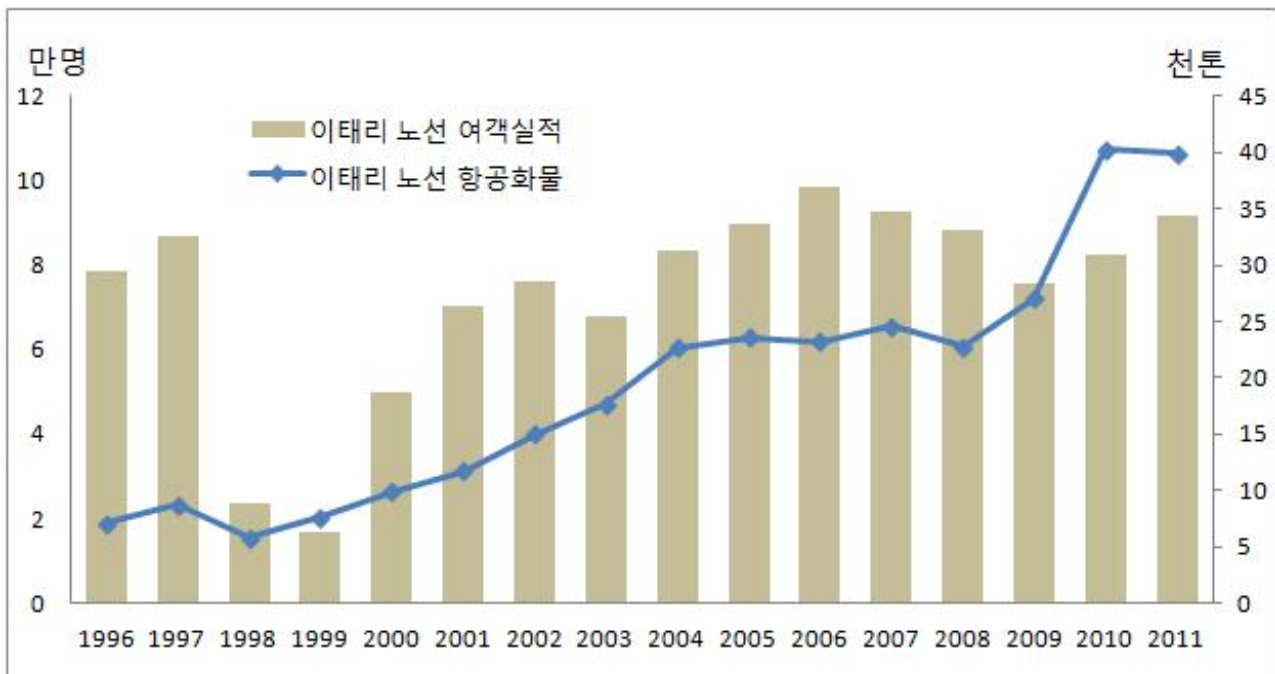


사진자료 : 각 항공사

## 5. 이태리 노선실적 현황

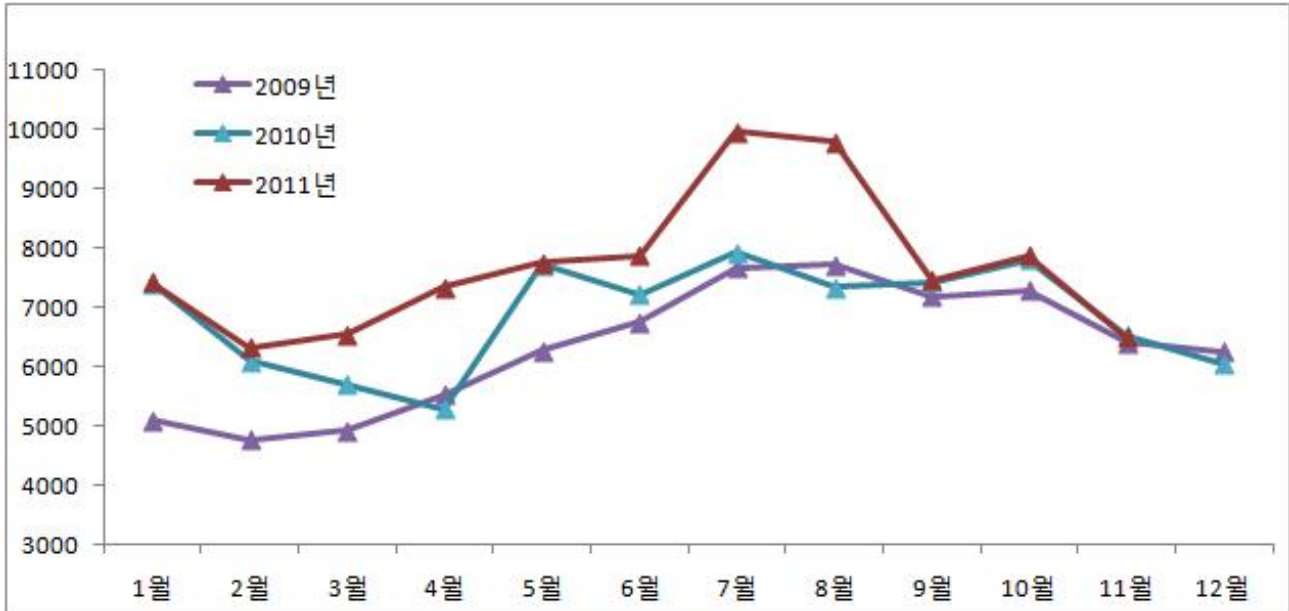
지난해 화산폭발로 영향을 받은 아이슬란드와 유럽재정위기로 자주 언급되는 그리스의 경우 아직까지 우리나라와 직접적인 항공노선이 개설되지 않았다. 다만 이태리는 우리나라에서 현재 로마와 밀라노 노선을 운항하고 있어 실적 추이를 살펴볼 수 있다. 최근 우리나라와 이태리간의 노선은 여객의 경우 대한항공, 화물은 대한항공과 아시아나항공이 운항하고 있다.

그래프를 통해 2009년 여객실적이 감소하고 2010년 이후 회복하는 추이를 볼 수 있는데 이는 유럽 및 다른 지역의 추이와 유사하다.



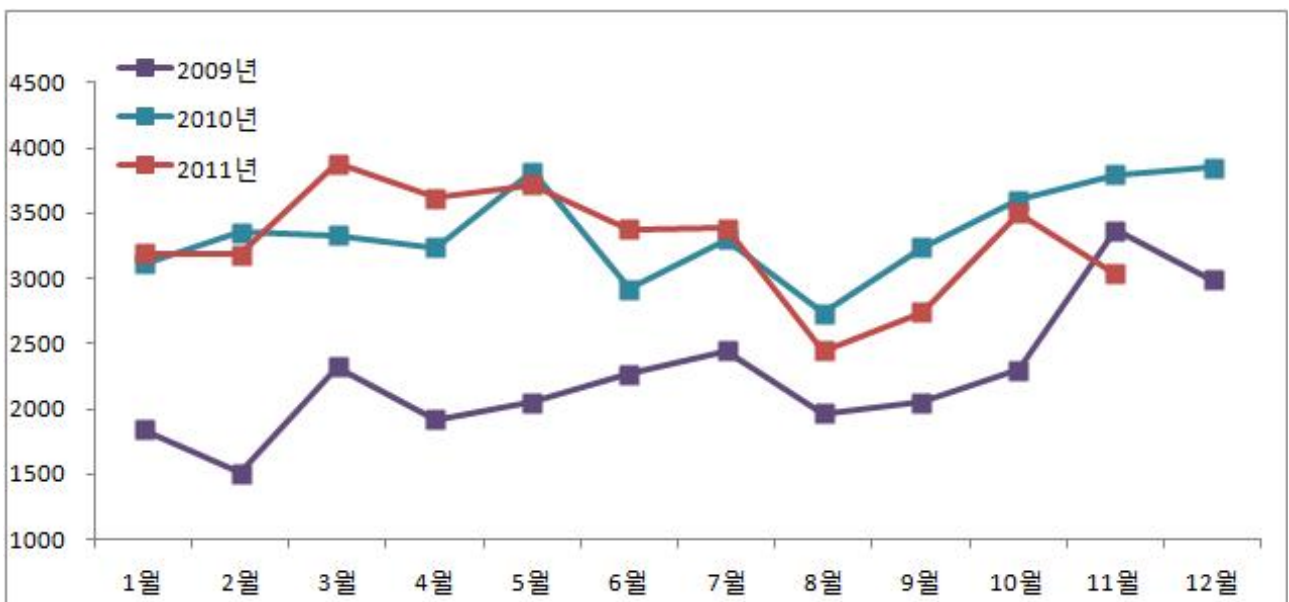
〈그림 12〉 우리나라-이태리 노선 실적 추이

우리나라와 이태리노선의 실적을 월별로 살펴보면 여객의 경우 2011년 상반기 실적을 회복하던 추이는 2011년 9월 이후 여객실적이 전년보다 개선되지 못하는 모습을 나타내고 있다. 이러한 원인은 9월과 11월 전년동월보다 운항이 감소한 영향을 받은 것으로 보인다.



〈그림 13〉 우리나라-이태리 노선 월별 여객실적 추이

화물의 경우 2011년 8월부터 2010년 동월 실적에 미치지 못하는 현상이 나타났고 특히 11월에 실적이 크게 떨어지는 모습입니다. 실제로 2011년 11월 실적은 운항이 2010년 11월 대비 17% 감소와 함께 화물이 20% 하락하였다.



〈그림 14〉 우리나라-이태리 노선 월별 항공화물실적 추이

### Ⅲ. 유럽노선의 운항, 관광, 무역 현황

#### 1. 유럽노선 운항 및 협정 현황

2010년말 기준 우리나라 정기노선은 49개국 154개도시, 273개노선 주2,433회를 운항하였다. 항공협정으로 우리나라의 국제선 노선이 확대되는 가운데 구주지역의 노선도 조금씩 증가하였다.

〈표 11〉 지역별 노선 현황

(단위 : 노선)

구 분	' 98	' 02	' 03	' 04	' 05	' 06	' 07	' 08	' 09	' 10	연평균 (%) ' 98~' 10
•국적사	126	150	143	144	151	162	174	178	174	183	57
증감률		19.0	△4.7	0.7	4.9	7.3	7.4	2.3	△2.2	5.2	3.2
일 본	26	35	32	33	34	36	40	41	41	46	20
중 국	15	39	40	37	43	44	46	49	44	46	31
동남아	21	28	27	26	27	31	33	32	31	37	16
미 주	22	15	13	14	15	16	16	16	18	15	-7
유 럽	15	13	14	17	15	17	21	19	20	18	3
기 타	27	20	17	17	17	18	18	21	20	21	-6
•외항사	96	139	125	125	127	134	154	162	140	138	42
증감률		44.8	-10.1	0.0	1.6	5.5	14.9	5.2	-13.6	-1.4	3.1
일 본	12	15	12	11	11	10	9	8	9	9	-3
중 국	11	46	37	37	35	51	56	57	50	52	41
동남아	25	20	28	30	36	32	43	47	31	30	5
미 주	18	20	18	18	17	15	17	16	23	19	1
유 럽	7	6	6	7	5	6	11	10	9	10	3
기 타	23	32	24	22	23	20	18	24	18	18	-5

주 : 기타에 대양주, 독립연합, 중동, 아프리카 등 포함

자료 : 국토해양 통계누리 “국제선 노선운항현황 10년말”

국토해양통계누리에서 발표한 2010년 말 기준 우리나라의 구주노선 국적항공사와 외국항공사의 취항 현황은 다음 표와 같다.

〈표 12〉 유럽노선 취항 현황

(2010년 12월말 기준)

국가	도시	국적항공사	외국항공사
네덜란드	암스텔담	대한항공(여객3회, 화물4회)	네델란드항공/KL(P)
노르웨이	오슬로	대한항공(화물3회)	
덴마크	코펜하겐	대한항공(화물2회)	
독일	프랑크푸르트	대한항공(여객7회, 화물9회), 아시아나항공(여객7회, 화물5회)	루프트한자항공/LH(P)루프트한자카고/LH(F) 제이드카고(F)페더럴익스프레스/FX(F)
	뮌헨		루프트한자항공/LH(P)
	뮌헨		유피에스항공/UPS(F)
룩셈부르크	룩셈부르크		카고룩스항공/CV(F)
벨기에	브뤼셀	대한항공(화물3회), 아시아나항공(화물4회)	
스웨덴	구텐베르크	아시아나항공(화물2회)	
	를레아	대한항공(화물1회)	
	스톡홀름	대한항공(화물3회)	
스위스	주리히	대한항공(여객3회)	
스페인	마드리드	대한항공(여객3회)	
영국	런던	대한항공(여객7회, 화물2회), 아시아나항공(여객4회, 화물2회)	페더럴익스프레스/FX(F)
오스트리아	비엔나	대한항공(여객3회, 화물9회), 아시아나항공(화물6회)	
이탈리아	로마	대한항공(여객3회)	
	밀라노	대한항공(여객3회, 화물4회), 아시아나항공(화물2회)	
체코슬로바키아	프라하	대한항공(여객3회)	
폴란드	바르샤바		유피에스항공/UPS(F)
터어키	이스탄불	대한항공(여객3회)	터어키항공/TK(P)
프랑스	파리	대한항공(여객7회, 화물2회), 아시아나항공(여객3회)	페더럴익스프레스/FX(F)프랑스항공/AF(P)
	누메아		에어칼린/SB(P)
핀란드	헬싱키		핀에어(P)

자료 : 국토해양 통계누리 <https://stat.mltm.go.kr>



2010년말 기준으로 전체 94개국 중 구주지역 24개국과 항공협정을 체결하였다.

**〈표 13〉 구주지역 항공협정 체결 현황**

(2010년 12월말 기준)

구분	복 수 제	단 수 제
구주 24개국	영국, 프랑스, 독일, 네덜란드, 폴란드, 스위스, 벨기에, 북구3국(스웨덴, 노르웨이, 덴마크), 오스트리아, 스페인, 체코(舊 체코슬로바키아 승계), 헝가리, 핀란드, 불가리아, 몰타, 루마니아, 舊 유고(국가해체. 협정 승계국 미조정), 포르투갈, 룩셈부르크, 아이슬란드, 이태리	그리스
전체 91국	79개	12개

우리나라의 유럽 주요국과와의 항공자유화 협정은 주로 화물부문에서 이루어졌는데 독일, 오스트리아, 핀란드, 그리스 등의 체결현황은 다음 표와 같다.

**〈표 14〉 주요 국가 항공자유화 협정 체결 현황**

(2010년 12월말 기준)

국 가	화물		
	체결여부	범 위	체결일
독 일	○	3~4	' 01. 8.24
오스트리아	○	3~4	' 96. 3.12
북구 3국*	○	3~4	' 00. 7.11
핀란드	○	3~4	' 06.11. 9
그리스	○	3~5	' 07. 5.3

주 : 북구 3국은 스웨덴, 노르웨이, 덴마크

## 2. 구주 외래객 입국 현황

구주로부터 우리나라를 방문하는 외래객은 2010년 약 65만명 정도이다. 여기서 구주의 범위에는 독일, 영국, 프랑스 등 유럽지역과 러시아 지역을 포함하는 것으로 전체 외래객 880만명의 약 7.3%에 해당한다.

〈표 15〉 유럽인 입국 및 내국인 유럽 출국 현황

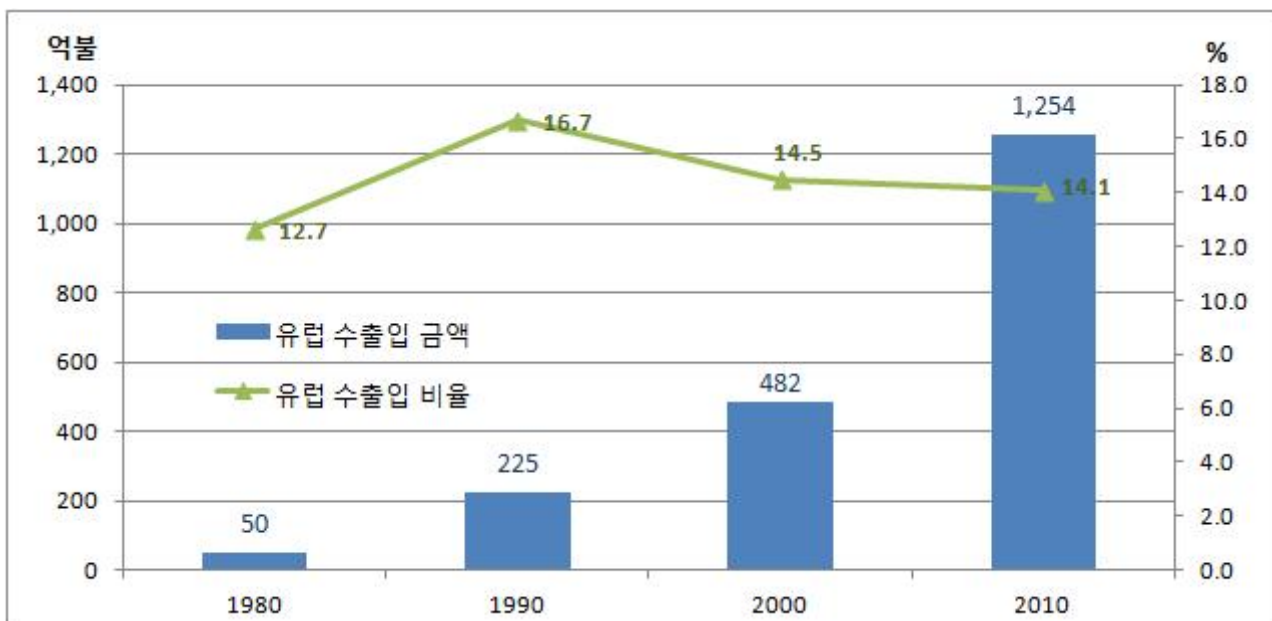
국가명	2007년		2008년		2009년		2010년		2011년 1-10	
	천명	비율 (%)	천명	비율 (%)	천명	비율 (%)	천명	비율 (%)	천명	비율 (%)
구주	559	8.7	592	8.6	598	7.6	646	7.3	573	7.1
• 러시아	140	2.2	136	2.0	137	1.8	151	1.7	130	1.6
• 독일	85	1.3	92	1.3	98	1.2	98	1.1	84	1.0
• 영국	79	1.2	87	1.3	91	1.2	98	1.1	88	1.1
• 프랑스	53	0.8	60	0.9	61	0.8	66	0.8	59	0.7
• 이탈리아	20	0.3	21	0.3	23	0.3	26	0.3	22	0.3
• 그리스	7	0.1	7	0.1	8	0.1	8	0.1	7	0.1
아시아 및 중동	4,747	73.6	5,092	73.9	6,075	77.7	6,839	77.7	6,374	78.9
미주	716	11.1	745	10.8	752	9.6	814	9.3	701	8.7
대양주	108	1.7	128	1.9	130	1.7	146	1.7	129	1.6
아프리카	24	0.4	26	0.4	29	0.4	34	0.4	31	0.4
기타	294	4.6	308	4.5	235	3.0	320	3.6	274	3.4
전체 외래객	6,448	100	6,891	100	7,818	100	8,798	100	8,083	100

## 3. 유럽지역 무역 현황

우리나라와 유럽간 항공교통을 이용한 수출입 현황은 다음 그림과 같다. 유럽으로의 수출입 금액은 1980년 50억불 수준이었으나 2010년에는 1,254억 불로 성장하였다. 전체 시장에서 1980년 12.7%이던 유럽 수출입의 점유율이 2010년 14.1%로 증가하였다.

〈표 16〉 우리나라의 유럽지역 수출 및 수입 금액

구분	수 출		수 입		수출입	
	억불	증가율	억불	증가율	억불	증가율
2000년	281	7.9	201	21.1	482	13.0
2001년	240	-14.9	189	-6.0	428	-11.2
2002년	270	12.7	218	15.6	488	14.0
2003년	319	18.1	248	13.6	567	16.1
2004년	446	39.8	305	23.3	751	32.6
2005년	529	18.5	336	10.1	865	15.1
2006년	603	14.1	374	11.3	977	13.0
2007년	712	18.1	480	28.3	1,192	22.0
2008년	767	7.7	537	11.9	1,304	9.4
2009년	560	-27.0	439	-18.3	999	-23.4
2010년	696	24.3	558	27.1	1,254	25.5
2011(01~10월)	635	13.5	536	17.6	1,171	15.3

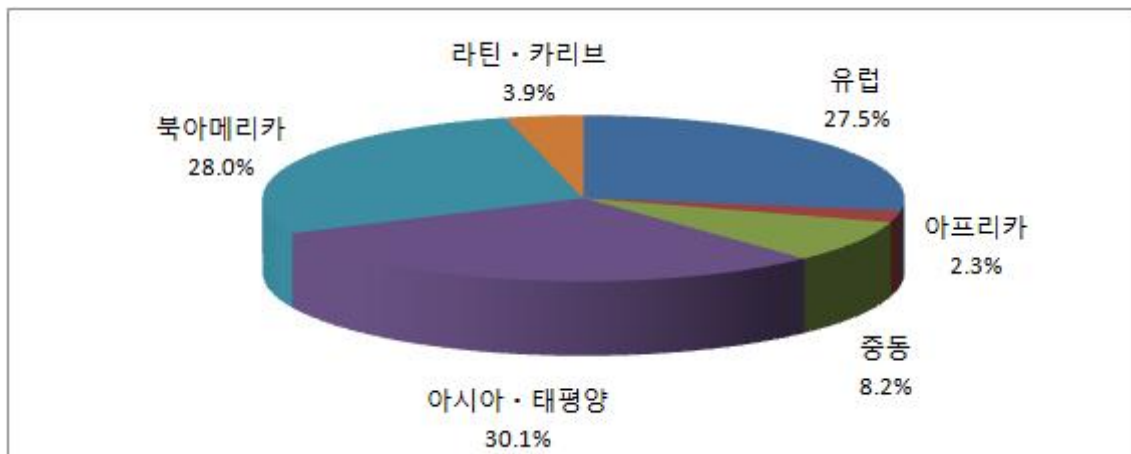


〈그림 15〉 유럽 항공 수출입 화물 금액 및 점유율

## IV. 세계속의 유럽항공시장과 항공수요전망

### 1. 세계속의 유럽항공 현황

국제민간항공기구(ICAO, The International Civil Aviation Organization)에서는 2011년 8월말 “Annual Report of the Council” 를 통해 2010년 기준의 세계항공실적을 발표하였는데 유럽은 2010년 전체 톤킬로 수송실적을 기준으로 27.5%의 점유율을 차지하고 있다. 그러나 국제선을 별도로 살펴보면 유럽지역은 국제선의 발달로 여객수는 세계시장의 52.2%를 차지하는 것을 볼수 있다. 국제선 톤킬로 기준으로는 33.4%에 해당한다.



〈그림 16〉 2010년 세계 지역별 전체 톤킬로 점유율

〈표 17〉 2010년 세계 지역별 국제선 항공수송실적 점유율

구 분	운항회수	여객수	여객킬로	화물톤킬로	톤킬로
유 럽	56.7	52.2	39.7	27.9	33.4
아프리카	4.9	3.9	3.8	1.7	3.9
중 동	7.0	8.8	11.1	11.3	12.4
아시아·태평양	14.9	20.0	25.6	38.2	28.7
북아메리카	11.5	11.0	16.0	16.9	17.6
라틴아메리카	5.0	4.1	3.8	4.0	4.0

주: 국제선 정기 실적 점유율(%)로 소수점 2자리에서 반올림

## 2. 유럽의 항공수요 전망

국제항공운송협회(International Air Transport Association : IATA)는 「Airline Industry Forecast 2011~2015」을 통해서 항공수요를 전망하였는데 선진시장인 유럽의 여객수요는 상대적으로 낮은 5.0%가 전망되었다.

〈표 18〉 2011-2015년 IATA 지역별 정기 여객(수 기준) 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	' 11	' 12	' 13	' 14	' 15	연평균 ' 11-' 15
아 프 리 카	3.4	7.3	7.0	6.7	6.2	6.1
아 태 지 역	6.1	8.2	7.2	6.8	6.2	6.9
<b>유 럽</b>	<b>5.1</b>	<b>5.3</b>	<b>4.9</b>	<b>5.0</b>	<b>4.8</b>	<b>5.0</b>
라틴/카리브	5.8	5.9	5.8	5.9	5.6	5.8
중 동	8.3	8.5	7.9	7.6	7.1	7.9
북 미	4.6	5.4	5.0	5.0	4.7	4.9

IATA는 우리나라가 2012년 전체 여객이 8.6%증가가 전망되는 가운데 유럽노선 수요증가는 상대적으로 낮을 것으로 전망하였다. 우리나라와 동/중부 유럽노선의 경우 7.3%, 서유럽 노선은 5.5% 성장할 것으로 발표하였다.

화물은 전체적으로 저성장이 전망되는 가운데 2012년 우리나라와 동/중부 유럽 노선의 경우 3.8%, 서유럽 노선은 2.8% 성장할 것으로 예상하였다.

최근 “아시아경제” 지면에 다음과 같은 내용의 기사가 보도되었다.<sup>5)</sup>

12월 7일 국제항공운송협회(IATA)는 내년 항공업계 순수익은 올해 69억달러 대비 49% 감소한 35억달러에 그칠 것이라고 밝혔다. 마진을 역시 올해 1.2%에서 0.6%로 절반수준에 불과할 전망이다.

5) 아시아경제 「“IATA, ” 내년 항공업계 이익 감소할 것」, 2011.12.8

〈표 19〉 2011-2015년 우리나라의 유럽노선 전망

(단위 : %)

구 분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 2011-2015
여객	동 / 중앙 유럽	7.6	7.3	6.5	5.8	5.6	6.6
	서 유럽	5.6	5.5	4.8	4.5	4.2	4.9
	세 계	5.2	8.6	7.1	6.5	5.9	6.7
화물	동 / 중앙 유럽	7.6	3.8	3.8	3.7	3.8	4.5
	서 유럽	3.5	2.8	2.7	2.4	2.7	2.8
	세 계	-1.4	3.9	3.3	3.5	4.0	2.7

주 : 여객은 국내선+국제선 여객 기준, 화물은 국제선 화물 기준

토니 타일러 IATA 회장은 “유럽 국가들이 채무위기를 해결하지 못한다면 지난 2008년 금융위기 이후 최대 규모의 적자를 기록할 가능성도 있다” 고 전했다.

브리안 피어스 IATA 이코노미스트도 “과거 사례를 감안하면 경제적 충격으로 언제든지 여행수요가 감소할 수 있다” 며 “유럽의 문제는 나머지 글로벌 국가에도 영향을 미칠 것” 이라고 덧붙였다.

다만 올해 항공업계 이익은 지역별로 편차가 클 것으로 내다봤다. IATA는 북미 항공사들의 이익은 미국의 경제 회복속도에 따라 증가하는 반면 유럽 항공사들의 이익은 크게 줄어들 것으로 분석했다. 아시아 항공사들의 이익은 8억달러에서 30억달러로 큰 폭으로 증가할 것으로 예상했다.

## 〈참고자료〉

- 한국경제연구원 안순권 연구위원, KERI Insight “유럽재정위기의 향방과 시사점” ,  
2011.10
- 최영준, “유럽 항공자유화에 따른 우리나라 항공사의 경영전략”
- 한일용, “국적항공사 구주노선 전략연구” , 2005.7
- 한국항공진흥협회 항공통계(세계편) 각 연도
- 국제민간항공기구(The International Civil Aviation Organization; ICAO)  
“Annual Report of the Council” , 2011.8
- 국제항공운송협회(International Air Transport Association : IATA), 「Airline  
Industry Forecast 2011~2015」 2011.10
- 한국공항공사 국제선 전체, 유럽, 이탈리아 노선 데이터
- 국토해양부 국제항공과, 운항정책과, “유럽 하늘 길 숨통 트여, 유럽항공 대란 후  
국적항공사 첫 운항 재개” , 2010.4.21
- 아시아경제 「“IATA, ” 내년 항공업계 이익 감소할 것」, 2011.12.8
- 국토해양부, 국토해양통계누리, <https://stat.mltm.go.kr>
- [www.google.com](http://www.google.com), 유럽 지도
- [ko.wikipedia.org](http://ko.wikipedia.org), 위키백과, “2010년 유럽국가 부채 위기”