

항공운송 동향분석

# 2011년 항공운송산업 전망

한국항공진흥협회 기술정보실



## 2011년 항공운송산업 전망

### I. 서론

항공산업은 신속하고 다양하게 변화하고 있어 수요를 예측하는 일은 매우 어렵다. 항공수요가 항상 일정한 수준으로 변화하는 것이 아니라 갑작스런 경기변동과 정책변화, 악기상, 전염병, 유가 및 환율의 변동 등 사전에 예기치 못한 여러 가지 요인들이 항공수요에 영향을 미칠 수 있기 때문이다. 이러한 요인들은 사전에 예측할 수 없으므로 항공수요예측에 반영할 수 없으나 항공수요를 변동시키기 때문에 항공수요를 정확하게 예측하는 것은 현실적으로 곤란하다. 또한 예측에 사용되는 기법과 수요예측자의 주관적인 판단, 가정의 설정, 사용하는 자료, 모형설정, 선택시점 등 여러 가지 원인에 의하여 수요예측 결과는 다르게 나타날 수 있다.

이러한 여러 가지 변동요인에도 불구하고 항공수요예측은 국가의 정책 및 기업의 경영에 도움이 될 수 있는 보다 합리적인 결과를 얻을 수 있다는데 의미가 있다. 따라서 과거와 현재의 항공수송 현황을 바르게 인식하고 미래의 가능성이나 영향에 대한 정보를 습득하여 예상되는 항공수요를 예측할 필요가 있다.

본 연구에서는 2011년 국내외 경제전망과 2010년 항공수송 동향을 살펴보고, 세계 항공수요 전망을 정리하고 실증분석으로 2011년 우리나라 항공수요를 예측하고자 한다.

## II. 2011년 국내외 경제전망

### 1. 세계 경제

세계경제는 2009년 하반기 이후 완전한 회복세를 보이면서 성장해 왔는데 2011년에도 지속적인 거시정책 기조 유지 및 경제주체 심리개선 등으로 상승세를 이어나갈 것으로 전망된다.

〈표 1〉 세계경제 성장률 현황 및 전망

(단위 : %)

구 분	IMF	OECD	Global Insight
2010년 추정	4.8	4.2	4.1
2011년 전망	4.2	4.2	4.2
2012년 전망	4.5	4.6	4.3

- 자료 1. IMF(International Monetary Fund), "World Economic Outlook", 2010.10월  
 2. OECD(Organization for Economic Cooperation and Development), "OECD Economic Outlook" 2010.11월  
 3. Global Insight, 2010년 10월

한국은행에 따르면 세계경제는 회복기조를 지속하는 가운데서도 선진국과 신흥시장국간 성장격차(two speed global recovery)는 축소되기 어려울 전망이라고 한다.

미국은 경기부양적 거시정책기조가 유지되고 기업이익이 호전됨에 따라 투자여건이 개선되겠지만 고용·주택·저축률 추세 등으로 경기회복 모멘텀이 크게 강화되기는 어렵고, 중국은 큰 폭의 임금상승, 소비촉진 대책 등에 따라 내수에 기반을 둔 높은 성장세가 지속될 것으로 보고 있다.

글로벌 신용여건은 주요 선진국의 완화적 통화정책 기조 등으로 인해 개선추세를 이어갈 전망이지만 유로지역 재정문제 및 추가 양적완화를 중심으로 글로벌 금융시장의 불확실성이 아직 상당한 것으로 분석하였다.

세계 주요 예측기관들은 세계경제 성장률이 2011년 4%대 초반, 2012년에는 4% 중반 수준으로 전망하였다.

〈표 2〉 주요 국가의 세계경제 성장률 전망

	세 계	선진국	선진국			신 흥 시장국	중국
			미국	일본	유로 지역		
2011년							
IMF	4.2	2.2	2.3	1.5	1.5	6.4	9.6
OECD	4.2	2.3	2.2	1.7	1.7	-	9.7
Global Insight	4.0	-	2.2	0.9	1.4	-	8.7
2012년							
IMF	4.5	2.6	3.0	2.0	1.8	6.5	9.5
OECD	4.6	2.8	3.1	1.3	2.0	-	9.7
Global Insight	4.3	-	3.0	1.8	1.6	-	8.4

자료: IMF(2010.10월), Global Insight(2010.10월), OECD(2010.11월)

## 2. 국내 경제

우리나라 경제는 2010년 세계금융위기를 극복하면서 6.1% 성장이 추정되고 있다. 국내외 주요기관은 2011년 우리나라 경제는 세계경제의 회복세 지속 및 IT 업황 등에 힘입어 수출과 투자가 활성화되고 가계의 구매력 증대, 소비심리 호조 등으로 견조한 상승세가 예상되는 가운데 2011년에는 경제성장률이 4~5% 내외를 기록할 전망이라고 발표하였다.

### 〈표 3〉 국내 경제성장률 현황 및 전망

(단위 : %)

구 분	한국은행	기획재정부	국회예산처	OECD	IMF
2010년 추정	6.1	6.1	5.8	6.2	6.1
2011년 전망	4.5	5% 내외	3.9	4.3	4.5
2012년 전망	4.7	-	4.2	4.8	-

자료 : 1. 한국은행(2010.12.10), 기획재정부(2010.12.14), 국회예산처(2010.11.1)  
 2. OECD (2010.11.18), IMF(2010.10.6)

한국은행에서는 2011년 우리나라 경제성장률이 4.5%대를 기록할 것으로 전망하였다. 기간별로는 2010년과는 달리 2011년 상반기중 재정의 조기집행 정도가 줄어들고, 하반기에는 미국 등 선진국의 경기회복 모멘텀이 강화되면서 상저하고의 패턴을 보일 것으로 예상하였다.

### 〈표 4〉 한국은행 경제성장 전망

(전년동기대비, %)

구 분	2010			2011 <sup>e)</sup>			2012 <sup>e)</sup>
	상반	하반 <sup>e)</sup>	연간 <sup>e)</sup>	상반	하반	연간	연간
GDP	7.6	4.6	6.1	3.8	5.0	4.5	4.7
민간소비	5.0	3.4	4.2	3.8	4.5	4.1	4.3
건설투자	-0.7	-2.1	-1.5	0.1	2.5	1.4	1.3
설비투자	30.1	19.5	24.3	9.5	3.9	6.5	6.3
상품수출	17.9	14.5	16.1	11.5	8.0	9.6	12.5
상품수입	21.9	18.9	20.3	12.3	8.2	10.1	11.1

자료 : 한국은행

### 3. 국제 유가

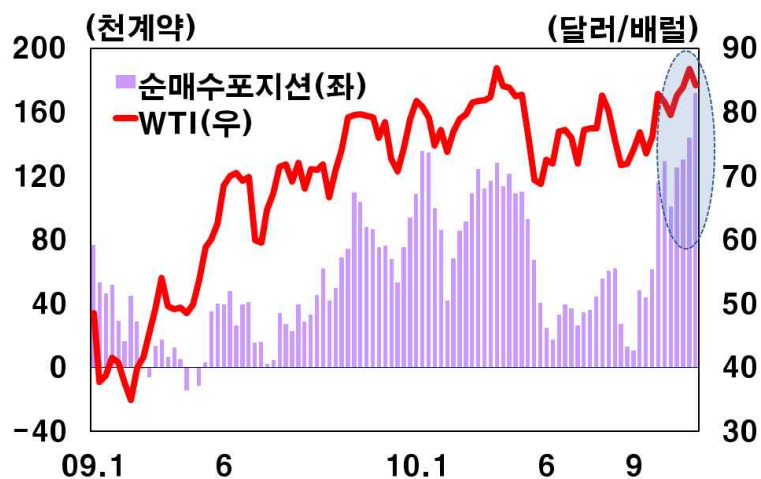
국제유가는 세계경제의 회복세 지속, 글로벌 유동성 증대 등에 따라 오름세를 이어갈 전망이다. 신흥시장국을 중심으로 원유수요가 공급규모를 소폭 상회하고 양적완화조치 등에 따라 크게 늘어난 글로벌 유동성이 상품시장으로 유입되면서 유가상승 압력으로 작용할 것으로 보고 있다.

〈표 5〉 원유 수급 전망

(백만bpd, %)

	2009	2010	2011
<b>원유수요(A)</b>	<b>84.3</b>	<b>86.3</b>	<b>87.8</b>
OECD	45.4	45.7	45.7
비OECD	38.9	40.7	42.1
<b>원유공급(B)</b>	<b>84.4</b>	<b>86.3</b>	<b>87.3</b>
OPEC	33.9	34.8	36.1
비OPEC	50.5	51.5	51.2
<b>갭(A-B)</b>	<b>-0.1</b>	<b>0.0</b>	<b>+0.5</b>

자료: IEA(International Energy Agency) 국제에너지 기구



주 : WTI(West Texas Intermediate) 서부 텍사스 중질유  
자료: Bloomberg

〈그림 1〉 WTI 선물 순매수포지션



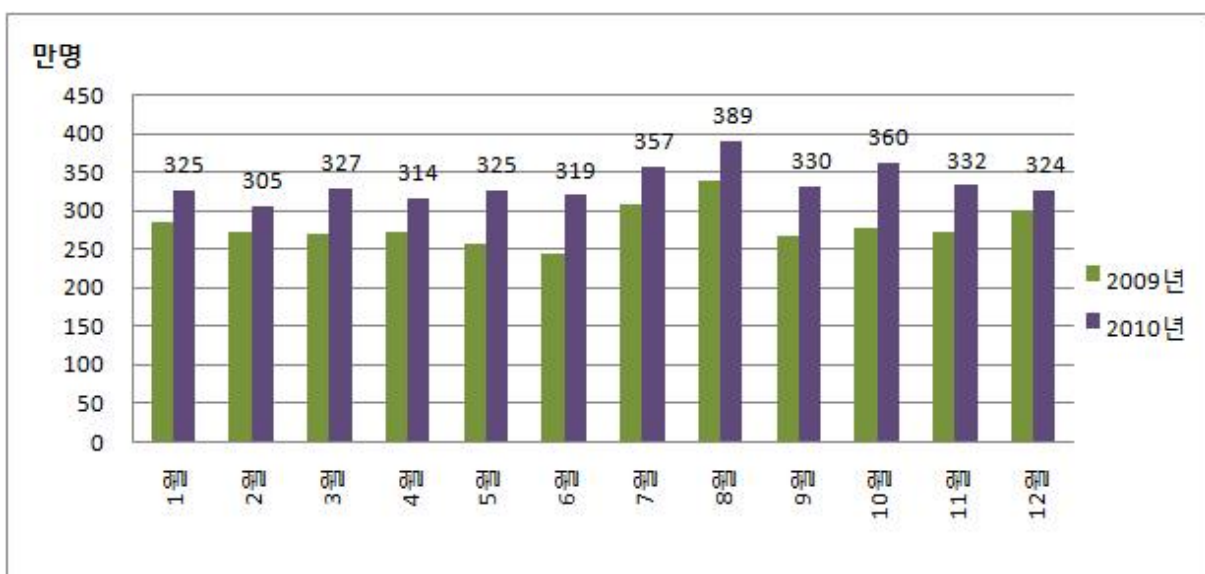
### Ⅲ. 2010년 항공수송실적 동향

2010년 세계경제위기 회복 및 여행 소비심리 개선으로 국제여객 및 화물, 국내 여객이 모두 두자리수 성장률을 기록하였다. 국제선 여객이 19.5%, 국제선 화물이 15.8% 증가하고 국내선 여객은 11.9% 증가하면서, 최초로 국제선 4천 만 명 돌파, 국내선을 포함한 항공여객이 6천 만 명을 돌파한 것으로 나타났다.

#### 1. 여객 수송실적

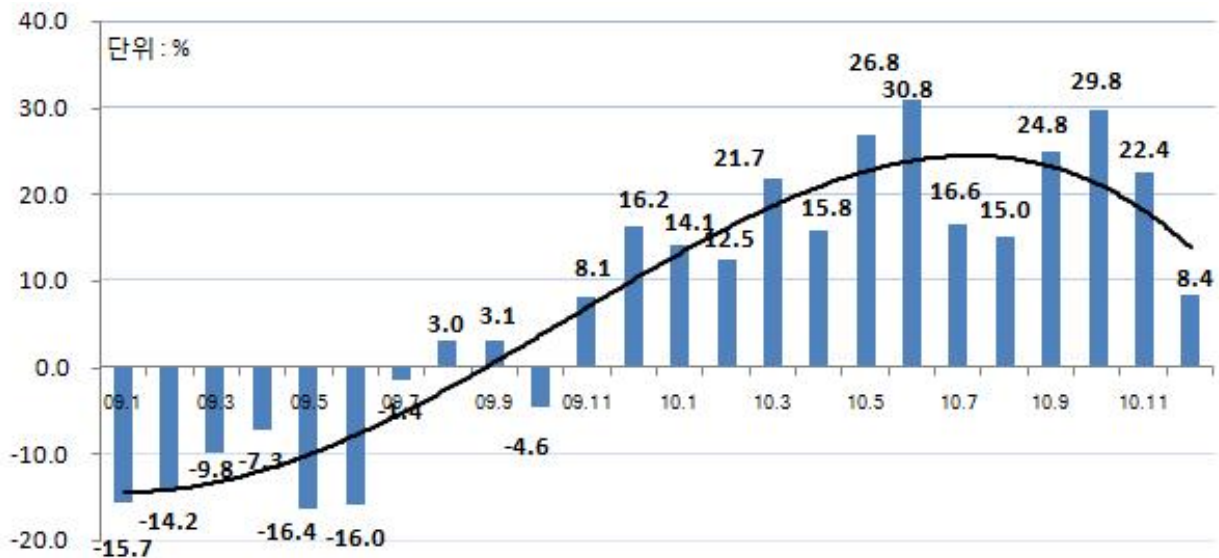
국제선 여객은 세계경제위기의 영향으로 2009년 크게 하락한 실적이 경기회복으로 인한 소비심리 회복, G20등 다양한 국제행사 개최, 항공사의 약진 등으로 2010년 항공수송실적이 폭발적으로 증가하면서 2009년 3,351만 명에서 4,061만 명으로 2010년 19.5% 증가하였다.

구 분	2009년	2010년	전년대비 증감률
국제선 여객	3,351만명	4,061만명	19.5%



〈그림 2〉 국제선 여객수송실적 월별추이

월별 특징을 살펴보면 성수기 기간인 8월에는 국제여객이 역대 최대 실적을 기록하였으며, 10월은 중국 국경절기간, 센카쿠 분쟁으로 인한 우회수요 등으로 중국노선수요가 지속적으로 증가하였다. 한편 단거리 여행수요가 크게 증가하면서 중국·동남아노선이 20% 이상의 증가세를 보였다.



〈그림 3〉 국제선 여객수송 월별 증가율 추이

국내선 여객의 경우 저비용항공사의 약진, 제주 관광 증가 등으로 2010년 11월 KTX 2단계 개통에도 불구하고 연간 국내선 항공실적 크게 증가하면서 2009년 1,806만 명에서 2010년 2,022만 명으로 11.9% 증가하여 최근 10년 이내 가장 높은 실적을 기록하였다.

구 분	2009년	2010년	전년대비 증감률
국내선 여객	1,806만명	2,022만명	11.9%



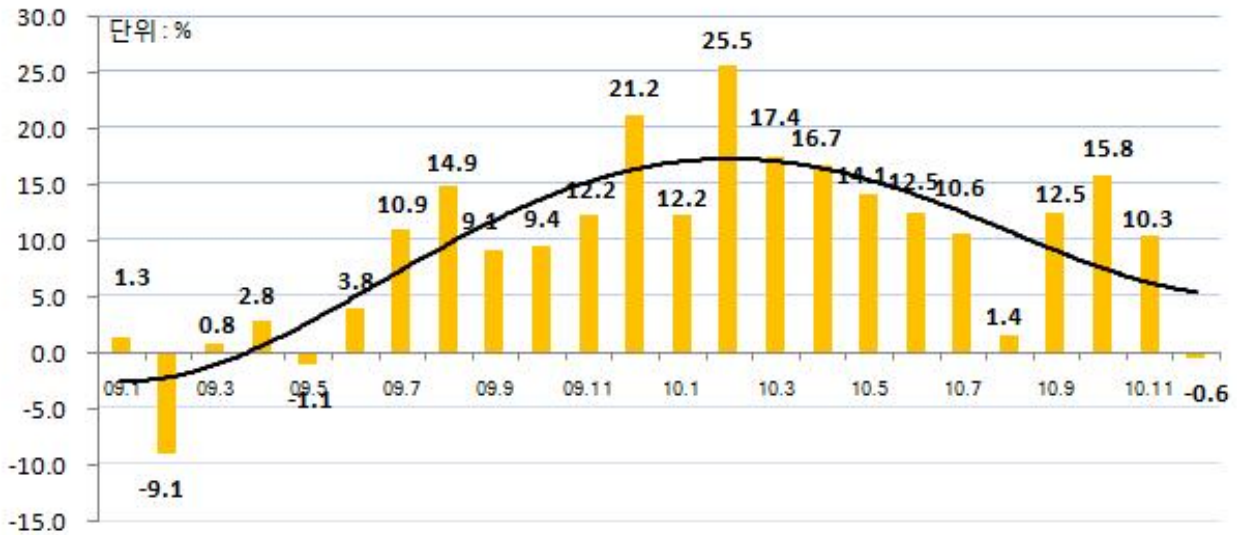


〈그림 4〉 국내선 여객 수송실적 월별추이

국내선 항공은 특히 제주노선의 실적증가가 두드러지게 나타났다. 제주 올레길 관광 열풍, 외국인의 관광 수요 증가 등으로 제주노선의 실적이 전년대비 15.3% 증가하였다. 상대적으로 내륙노선은 3.5% 증가에 머물렀다.

〈표 6〉 제주노선 및 내륙노선 실적 비교

구분	제주노선		내륙노선	
	여객(명)	탑승률	여객(명)	탑승률
2009년	12,851,619	75.6%	5,209,454	58.6%
2010년	14,821,913	79.8%	5,394,442	66.6%
증감	+1,970,294	4.2p%	+184,988	8.0p%



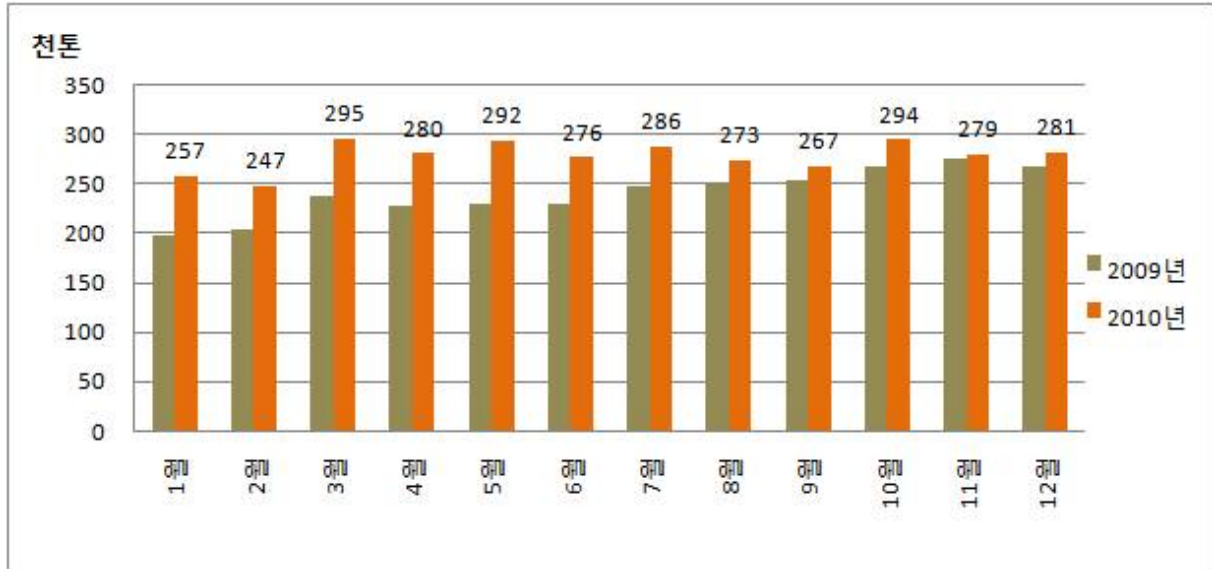
〈그림 4〉 국내선 여객수송 월별 증가율 추이

국내선 LCC 여객은 전년대비 41.9% 증가한 701만 명을 수송하면서 ‘09년 27.3%의 LCC분담률은 ’ 10년 34.7%로 대폭 상승하였다.

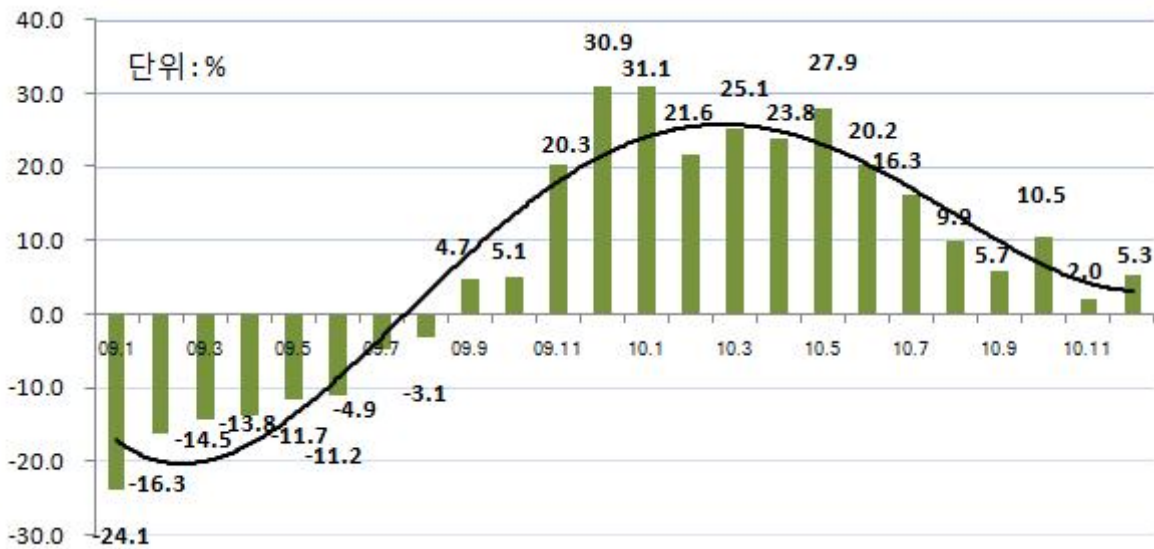
## 2. 화물 수송실적

국제선 항공화물은 세계경제위기 회복으로 2010년 상반기 20% 이상의 증가세를 보이다가 하반기 다소 안정된 증가추이를 보이면서 2009년 287만톤에서 2010년 333만톤으로 15.8% 증가하였다.

구 분	2009년	2010년 추정	전년대비 증감률
국제선 화물	287만톤	333만톤	15.8%



〈그림 5〉 국제선 화물 수송 실적 월별추이



〈그림 6〉 국제선 화물수송 월별 증가율 추이

특히 중국·북미·유럽 지역을 중심으로 LCD, 반도체 등 IT 제품의 인천발 수출 확대에 따라 국제항공화물 상승수출 물량이 크게 증가하면서 대양주노선을 제외한 전 노선이 10% 이상의 증가세를 보였다.

〈표 7〉 인천공항 지역별 국제선 화물실적

구분(톤)	일본	중국	동남아	미주	유럽	대양주	기타
'09년	338,016	770,932	464,057	639,685	433,345	38,005	91,718
'10년	399,967	868,290	541,382	738,313	506,913	37,689	115,747
전년대비	18.3%	12.6%	16.7%	15.4%	17.0%	-0.8%	26.2%

## IV. 2011년 항공수요 전망

### 1. 세계 항공수요 전망

주요 항공관련 국제기구 및 단체에서는 '11년 세계 항공여객이 4-5%대, 세계 항공화물은 5%대 상승할 것으로 전망하고 있다.

국제민간항공기구(ICAO)는 2009년 12월 18일 발표한 「Air Transport Records worst-ever Performance in 2009」에서 2011년에는 여객부문이 5.5% 성장할 것으로 발표하였다.

국제항공운송협회(IATA)에서는 2010년 10월 「Airline Industry Forecast 2010-2014」을 통해 2011년에는 전체여객이 4.7%, 국제선 여객이 4.9%, 국제선 화물이 5.6% 성장을 전망한다고 발표하였다.

〈표 8〉 2011년 세계 여객수요 전망

발표기관	발표기준	성장률(%)
국제민간항공기구(ICAO)	전체 여객킬로	5.5
	전체 여객	4.7
국제항공운송협회(IATA)	국제선 여객	4.9
	국제선 화물	5.6

자료 : ICAO, 「Air Transport Records worst-ever Performance in 2009」, 2009.12.18  
IATA, 「Airline Industry Forecast 2010-2014」, 2010.10

최근에 발표된 자료로써 IATA에서는 중장기 항공수요전망으로 경제전망, 유가, 공급계획 등을 고려하여 2010~2014년간 연평균 국제선 여객이 5.8%, 전체 여객이 5.6%, 국제선 화물이 9.3% 성장할 것으로 예측하였다.

〈표 9〉 2010~2014년 IATA 항공수요예측

(단위 : %)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014	연평균 2011-2014
국제선 여객	7.9	<b>4.9</b>	5.4	5.4	5.4	<b>5.8</b>	5.3
전체 여객	7.5	<b>4.7</b>	5.2	5.2	5.2	<b>5.6</b>	5.1
국제선 화물	21.8	<b>5.6</b>	6.6	6.7	6.7	<b>9.3</b>	6.4

자료 : IATA, 「Airline Industry Forecast 2010-2014」, 2010.10

그밖의 ICAO, ACI, 항공기 제작사 등에서 여객과 화물의 중장기 항공수요 전망으로 연평균 4~5%대 성장률을 전망하였다.

〈표 10〉 세계 여객수요 전망

발표기관	발표기준		예측기간	연평균(%)
ICAO	국내선+국제선	여객킬로	2005-2025년	4.6
ACI	국내선+국제선	여객수	2007-2027년	4.2
Airbus	국내선+국제선	여객킬로	2009-2028년	4.7
Boeing	국내선+국제선	여객킬로	2008-2028년	4.9
Embraer	국내선+국제선	여객킬로	2009-2028년	4.9
Airlines survey	국내선+국제선	여객수	2010-2013년	5.2
US FAA	국제선(미국항공사)	여객마일	2010-2030년	4.4



〈표 11〉 세계 화물수요 전망

발표기관	발표기준		예측기간	연평균(%)
ICAO	국내선+국제선	화물톤킬로	2005-2025년	6.6
ACI	국내선+국제선	화물톤	2007-2027년	5.1
Airbus	국내선+국제선	화물톤킬로	2009-2028년	5.2
Boeing	국내선+국제선	화물톤킬로	2008-2028년	5.4
Airlines survey	국제선	화물톤	2010-2013년	4.9
US FAA	국제선(미국항공사)	화물톤마일	2010-2030년	6.3

## 2. IATA의 우리나라 항공수요 전망

IATA가 2010년 10월 발표한「Airline Industry Forecast」에는 국가별 항공수요 예측이 포함되어 있는데 우리나라의 경우 2011년 전체여객이 7.5% 성장할 것으로 전망되고 있다.

특히 남아메리카와 중동노선이 높은 성장률을 나타낼 것으로 보고 있다.

〈표 12〉 2010-2014년 우리나라 지역별 여객 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	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



IATA에서 예측한 우리나라 국제선 화물수요는 2011년 4.9%, 2014년까지 연평균 7.5%를 나타내고 있다.

노선별로는 동북아시아(6.4%)와 남아시아(5.4%) 등 아시아 지역노선의 화물 수요가 상대적으로 높게 증가할 것으로 전망하고 있다.

**〈표 13〉 2010-2014년 우리나라 지역별 국제선화물 증가율 전망**

(단위 : %)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 2010-2014
카리브	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
중앙아시아	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/중앙유럽	2.4	3.5	3.9	3.8	3.7	3.5
남아메리카	3.6	3.8	3.4	3.3	3.3	3.5
중동	8.1	3.8	4.0	3.9	3.9	4.7
북아메리카	20.2	3.8	3.3	3.3	3.2	6.5
동북아시아	27.0	6.4	5.7	4.6	5.1	9.4
북아프리카	2.5	3.2	3.3	3.3	3.3	3.1
남 아시아	4.3	5.4	5.2	5.2	5.1	5.0
동남아시아	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
서유럽	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

### 3. 우리나라 항공수요 전망

우리나라 항공수요는 경기회복 및 노선확대, 저비용항공사 수송 증가, 항공자유화 영향, 수출증가 등으로 2011년 항공여객은 전년대비 7~9%대 증가, 국제화물은 6~8%대 증가할 것으로 예측된다.

2011년 우리나라 항공수요 전망을 위한 실증분석 방법으로는 단기 시계열분석인 ARIMA를 이용한 개입모형을 시도하고, 항공실적의 특성에 따라 로그변환, 비계절적요소 및 계절적 요소의 차분을 통해 모형을 추정하였다.

2011년 우리나라 국제선 여객은 1989년부터 2010년까지의 월별 자료를 이용하여, 1997년말 외환위기, 2001년 9.11테러, 2003년 SARS, 2009년 세계금융위기<sup>1)</sup>를 반영한 시계열분석 ARIMA(1,1,0)(1,1,0)<sub>12</sub> 모형으로 추정하였다.

구 분	B	SEB	T-RATIO	APPROX. PROB.
AR1	-0.26896478	0.06427804	-4.184396	0.00003992
SAR1	-0.47243408	0.05915982	-7.985726	0.00000000
D1(경제위기)	-0.11130128	0.02600032	-4.280765	0.00002678
D2(9.11테러)	-0.14220686	0.02830769	-5.023613	0.00000098
D3(SARS)	-0.37859416	0.02830769	-13.374252	0.00000000
D4(세계금융위기)	-0.07873217	0.02942947	-2.675283	0.00797190
CONSTANT	-0.00020266	0.00174495	-0.116140	0.90763744

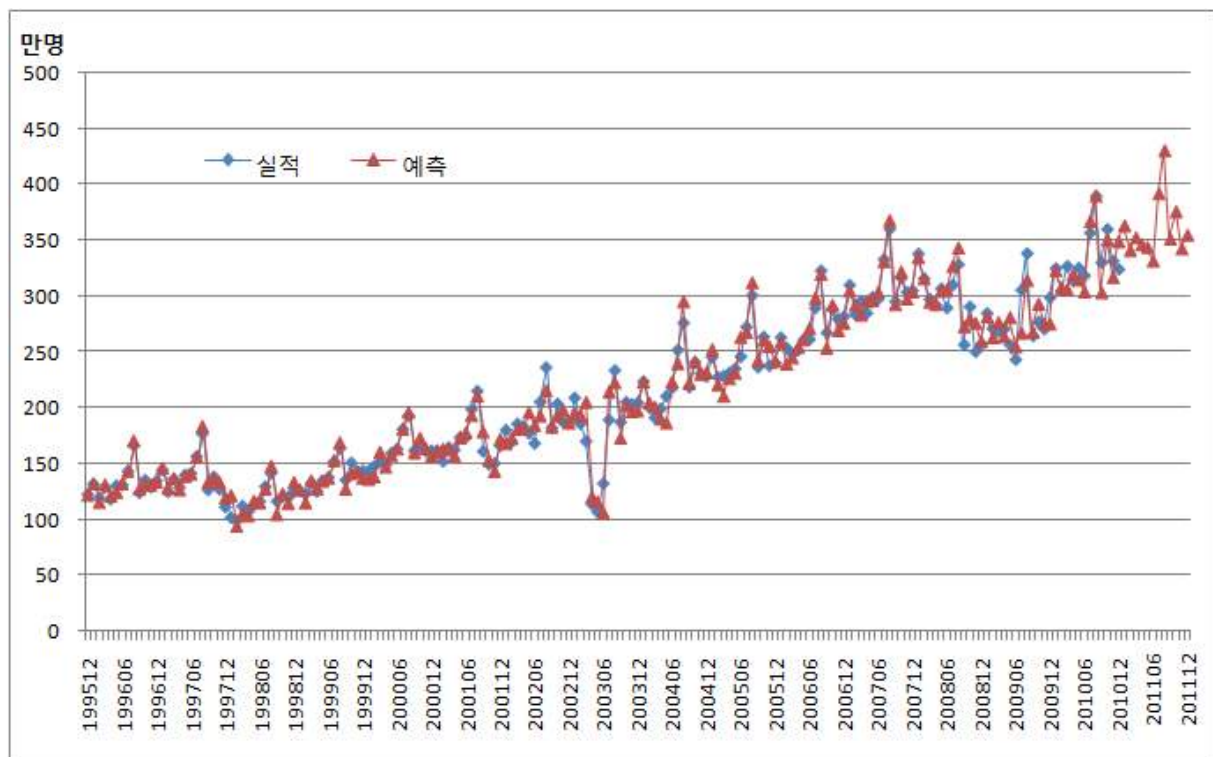
분석 결과 2011년 국제선 여객은 4,330만명 수준으로 전년대비 7~9% 증가할 것으로 예상된다.

2010년	전년대비(%)	2011년 전망	전년대비(%)
40,061천명	19.5%	43,304천명	8.1%

1) 경제위기(1997.12~1998.11), 9.11테러(2001.10~2001.11), SARS((2003.4~2003.6), 세계금융위기(2008.3~2009.10)

국제선 여객은 경기회복에 따른 여행수요 회복 및 증가, 2011년 대형 및 저비용 항공사의 국제선 노선 신설 및 확대, 항공자유화 확대 효과, 주변국가의 항공시장 확대, 나리타 노선 증편 등 전체적 또는 부분적 노선 수요증가 요인이 있어 뚜렷한 수요증가 추이를 보일 것으로 예상된다.

단, 2010년 큰 폭의 회복이 2011년 성장에서 기저효과가 나타날 수 있고, 유가 및 환율의 변동, 규제역과 조류독감 등 전염병 발생범위 등이 영향을 미칠 수 있다.



〈그림 7〉 국제선 여객실적 및 예측

국내선 여객의 경우 1998년부터 2010년까지의 월별 자료를 이용하여 2004년 고속철도 개통 전후의 개입<sup>2)</sup>을 포함한 ARIMA(0,1,1) (0,1,1)<sub>12</sub> 모형으로 추정하였다.

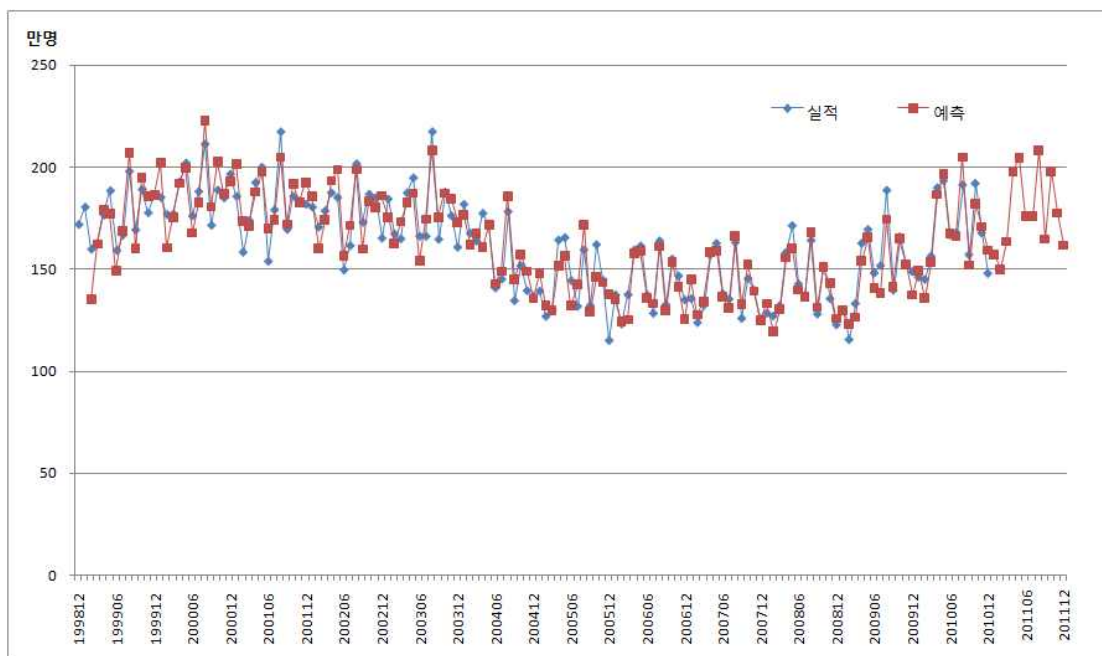
2) 고속철도 개통전(1998.1~2004.3)

구분	B	SEB	T-RATIO	APPROX. PROB.
MA1	0.59523297	0.06605693	9.0109088	0.00000000
SMA1	0.51127051	0.07897310	6.4739834	0.00000000
D1(고속철도 개통전)	0.13248109	0.03579377	3.7012332	0.00030837
CONSTANT	0.00023304	0.00094488	0.2466313	0.80555742

추정결과 2011년 국내선 여객은 2,135만명 수준으로 전년대비 3~6% 증가할 것으로 전망된다.

2010년 추정	전년대비(%)	2011년 전망	전년대비(%)
20,216천명	11.9%	21,353천명	5.6%

국내선 여객은 '09년과 '10년 저비용항공사의 국내선 공급증대로 인한 수요증가 효과 지속, 국내경기 회복 및 소비심리 개선, 외국관광객의 국내선 항공편 이용증가, 연휴 등이 수요 증가에 대한 긍정적 요인이 작용할 것으로 보인다. 다만, KTX 2단계 개통으로 내륙노선에 미치는 영향 정도에 따라 국내선 수요 및 실적은 변동이 클 것으로 전망된다.



〈그림 8〉 국내선 여객실적 및 예측

국제선 화물의 경우 2010년까지의 월별 자료를 이용하여 1997년말 외환위기, 2008년 경기침체로 인한 실적감소의 2가지 개입<sup>3)</sup>을 포함한 ARIMA(1,1,0)(1,1,0)<sub>12</sub> 모형을 통해 추정하였다.

구분	B	SEB	T-RATIO	APPROX. PROB.
AR1	-0.33207021	0.05998219	-5.5361467	0.00000008
SAR1	-0.46826751	0.05677679	-8.2475168	0.00000000
D1(외환위기)	-0.08710341	0.02217168	-3.9285884	0.00011106
D2(세계금융위기)	-0.05911953	0.02298550	-2.5720361	0.01069829
CONSTANT	-0.00016113	0.00136573	-0.1179772	0.90618196

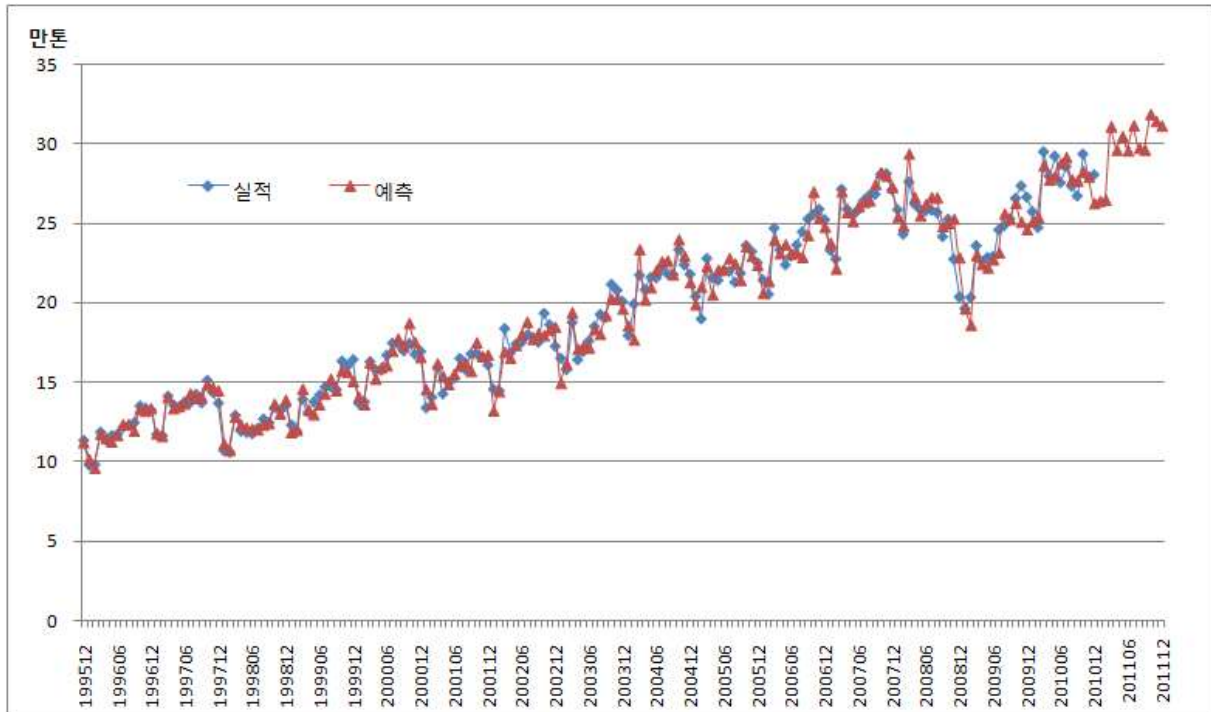
분석 결과 2010년 국제선 화물은 359만톤 수준으로 전년대비 6~8% 증가할 것으로 전망된다.

2010년	전년대비(%)	2011년 전망	전년대비(%)
3,327천톤	15.8%	3,590천톤	7.9%

국제선 화물은 세계금융위기의 영향이 회복되면서 중국과 인도, 북미, 유럽 지역을 중심으로 LCD, 반도체 등 IT 제품의 수출 물량이 증가하면서 항공화물이 지속적으로 증가할 것으로 전망된다.

3) 외환위기 더미(1998.1~1998.11), 세계금융위기(2008.9~2009.7)





〈그림 9〉 국제선 화물실적 및 예측

## V. 요약 및 결론

본 연구에서는 최근 항공수요 동향을 살펴보고, ARIMA 개입모형을 이용하여 국내선 및 국제선 항공수요예측을 시도한 결과 '11년 우리나라 항공여객과 국제화물은 7%대 성장으로 역대 최대치를 다시 경신할 것으로 전망된다.

2011년 전체 항공여객은 경기회복에 따른 여행수요의 확대에 따라 전년 대비 7~9%대 증가가 전망된다.

그 중 국내선 여객은 국내경기 회복 및 소비심리 개선, 가격경쟁력, 외국관광객 국내선 이용증가 등으로 전년보다 3~6% 증가할 것으로 예상된다. 다만 KTX 2단계 개통으로 내륙노선에 미치는 영향과 저비용항공사의 국내선 항공기 공급수



준에 따라 국내선 수요의 변동이 클 것으로 보인다.

2011년 국제선 여객은 경기회복으로 인한 해외여행 수요 증가, 항공자유화의 영향으로 인한 국제선 운항 확대, 저비용항공사의 국제선 노선 증가, 주변국의 항공 시장 확대에 따른 수요 증가 등의 영향으로 전년대비 7~9%대 성정이 전망된다.

한편, 2011년 국제선 화물은 경기회복과 함께 반도체, 휴대폰 등 IT제품의 한국 발 수출 물량이 꾸준히 증가할 것으로 예상되면서 전년대비 6~8%대 증가가 전망된다.

**〈표 14〉 2011년 우리나라 항공수요 전망**

구 분	2009년 실적	전년대비 (%)	2010년 추정	전년대비 (%)	2011년 전망	전년대비 (%)
전체 여객(천명)	51,575	-1.4	60,277	16.9	64,657	7.3
국내선 여객(천명)	18,061	6.3	20,216	11.9	21,353	5.6
국제선 여객(천명)	33,514	-5.2	40,061	19.5	43,304	8.1
국제선 화물(천톤)	2,872	-4.2	3,327	15.8	3,590	7.9

제시한 항공여객 및 화물 수요예측은 국내선은 1998년, 국제선의 경우 과거 1989년 이후 월별 자료를 활용하여 시계열 분석으로 도출된 결과이며 이와같은 전망은 각종 변수의 가정, 큰 폭의 경기변동, 돌발 요인의 발생 여부에 따라 예측 결과가 변동될 수 있기 때문에 수요예측 결과를 자료로 활용하기 위해서는 제반 사항이 충분히 고려할 필요가 있다.

## 〈참고자료〉

- 국토해양부, 항공정보포탈시스템 <http://www.airportal.co.kr>
- 국회예산정책처, 2010 ~ 2014년 경제전망 및 재정분석, 2010.11
- 기획재정부, 2011년 경제전망. 2010.12.14
- 인천국제공항공사, 공항통계자료
- 정동빈·원태연, SPSS를 활용한 시계열 자료와 단순화 분석, SPSS아카데미, 2001.
- 한국공항공사, 항공통계, 2006.1 ~ 2010. 11
- 한국은행, 2011년 경제전망. 2010.12.10
- 한국항공진흥협회, 항공통계, 1997 ~ 2010.
- 한국항공진흥협회, 항공수송 수요예측, 2008.12
- ACI, 「Global Traffic Forecast 2008-2027」, 2008.10
- IATA, 「Airline Industry Forecast 2010-2014」, 2010.10
- IATA, 「Financial Forecast」, 2009.12
- ICAO, 「Air Transport Records worst-ever Performance in 2009」, 2009. 12.18
- ICAO, 「Asia/Pacific Area Traffic Forecasts 2008-2025」, 2008.9
- IMF, World Economic Outlook, 2010.10
- Global Insight, 2010. 10.
- OECD, OECD Economic Outlook, 2010.11