

항공운송 동향분석

# 중국노선 현황분석

한국항공진흥협회 기술정보실



## 중국노선 현황분석

### 우리나라의 중국노선 항공실적 주요 특징

- ① 2010년 중국노선 실적은 여객 917만 명, 화물 63만 톤 수준
- ② 중국여행 자유화 이후 지난 15년간 연평균 여객 17.2%, 화물 21.4% 증가
- ③ 2003년 SARS와 2008년 세계금융위기가 실적 감소에 영향을 미침
- ④ 중국노선은 여객 2위, 화물 2위(1위는 여객 일본, 화물 미국노선)
- ⑤ 2010년 중국노선 비율은 여객 22.9%, 화물 18.9%
- ⑥ 단 일본 지진발생으로 2011년 2/4분기 중국노선 여객 비율 1위
- ⑦ 중국노선 국적항공사 여객실적 비율은 2010년 56.2%(515만 명)
- ⑧ 2010년 중국인 방한객 188만 명, 내국인 중국 출국 445만 명
- ⑨ 2010년 중국과 수출입 금액 508억 불, 23.7% 비율, 상대국 1위

우리나라와 중국은 역사적 이념적 문제 등으로 교류가 단절되거나 제한적이었으나 1992년 8월 24일 베이징에서 한중수교 공동성명에 서명한 이후 양국간 항공 운항 및 실적은 가파르게 증가하였다. 이러한 상승추이는 경제성장과 국제관계의 변화, 중국여행 자유화, 양 국가의 주요도시 신공항 개항, 항공 자유화 시행 등이 큰 역할을 하였다.

- 1994년 3월 중국여행 자유화
- 1999년 10월 푸공국제공항 개항
- 2001년 3월 인천국제공항 개항
- 2006년 6월 중국과 항공 자유화(산둥성 및 해남도)
- 2008년 2월 베이징 서우두공항 제3터미널 개장



## I. 중국노선의 실적 추이

### 1. 중국노선 연평균 증가율 현황

1992년 8월 한·중수교 공동성명과 1994년 4월 한국인의 중국여행 자유화, 2006년 항공자유화 체결의 과정을 거치면서 우리나라와 중국간 항공노선의 운항, 여객, 화물 실적은 가파르게 상승하였다.

〈표 1〉 우리나라-중국 노선 연평균 증가율

(단위 : %)

구 분	운 항	여 객	화 물
'95~'10(15년)	18.4	17.2	21.4
- '95~'00(5년)	18.8	22.2	27.2
- '00~'05(5년)	26.0	23.3	25.4
- '05~'10(5년)	11.0	6.9	12.1

2003년 SARS<sup>1)</sup> 발생 및 2008년 세계금융위기의 영향에도 불구하고 1995년부터 2010년까지 15년간 연평균 운항은 18.4%, 여객은 17.2%, 화물은 21.4%의 급속한 성장을 나타내었다.

15년간의 중국노선 실적을 5년씩 '95~'00년, '00~'05년, '05~'10년의 3개 기간으로 나누어 살펴보면, 우선 '95~'00의 기간에는 운항이 연평균 18.8% 증가하였으나 여객과 화물은 각각 22.2%와 27.2%로 보다 높은 성장 추이를 나타내었다.

운항은 '00~'05년간 연평균 26.0%의 높은 증가율을 보이며 항공 공급부분이 가장 크게 확대되었고 여객 및 화물 실적도 20%이상의 높은 증가율을 보이며 크게 성장하였다.

2006년 산동성과 해남성의 항공자유화 체결과 함께 추가적으로 운항공급이 증가

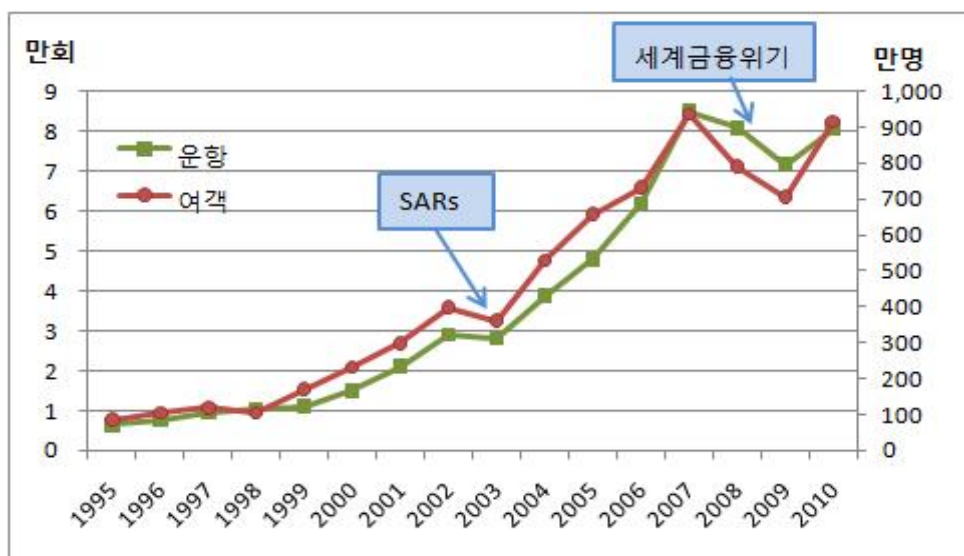
1) 중증급성호흡기증후군(Severe Acute Respiratory Syndrome; SARS)으로써 세계보건기구(WHO)에서 지칭한 발열과 기침, 호흡곤란, 폐렴 등 호흡기 증상을 보이는 전염병을 말한다.

하면서 일시적으로 일본노선의 운항회수를 넘어선 적도 있다. 2006년과 2007년 운항은 각각 전년대비 29.1%와 37.3%가 증가하였고 동시에 여객실적도 증가하면서 2007년 중국노선은 전년대비 27.8%의 증가한 935만 명의 여객수송으로 점유율이 25.4%에 달하면서 선두에 있는 일본노선 실적에 근접하였다.

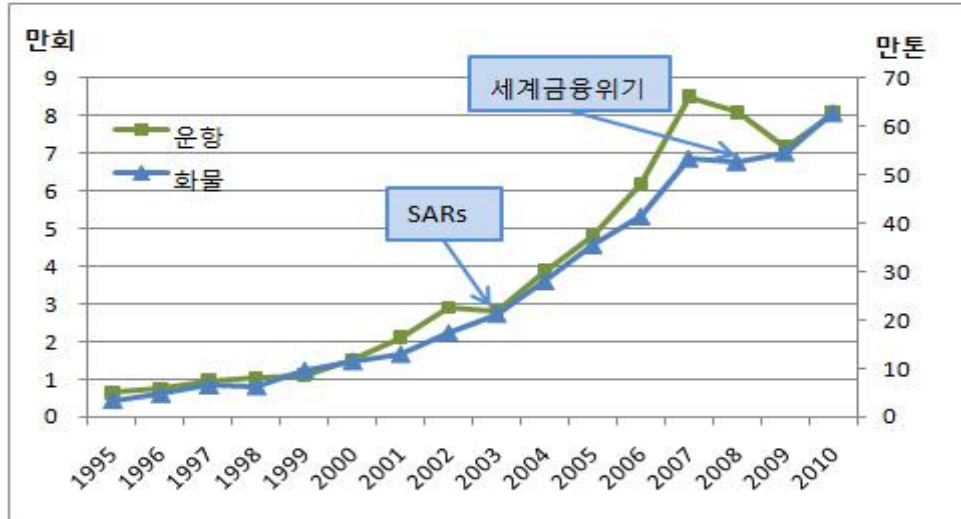
그러나 2007년까지 가파르게 증가하던 중국노선의 실적은 2008년 세계금융위기의 영향으로 운항도 감소하였고 특히 여객부문이 크게 감소하면서 연평균 두자리 수 성장을 이어오던 중국노선의 여객실적은 2년간 두자리수 감소율을 나타내게 된다. 결국 이러한 영향으로 '05~'10년간 연평균 여객 증가율은 6.9% 수준에 그치게 된다.

## 2. 중국노선 실적 추이 현황

가파른 상승추이를 나타내는 중국노선의 실적 추이는 1997년 발생한 아시아 경제위기, 2003년 SARS와 2008년 세계금융위기의 영향으로 굴곡이 생기게 되었는데 특히 세계금융위기는 여객의 경우 2008년 15.5%, 2009년 10.8% 감소하는 등 큰 타격을 입게 되었다. 화물의 경우 크게 감소하지는 않았으나 세계금융위기의 영향으로 가파르게 증가하던 추이가 다소 완만한 형태로 머무르게 되었다.

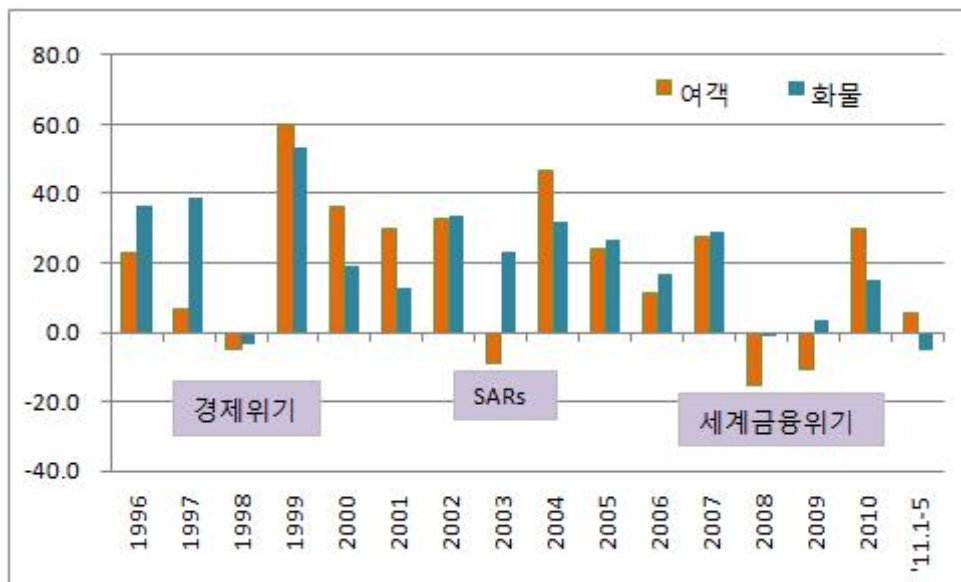


〈그림 1〉 중국노선 운항 및 여객 실적



〈그림 2〉 중국노선 운항 및 화물 실적

다음 그림을 통해 중국노선의 여객과 화물 전년대비 증감률을 나타낸 것으로 특히 여객부분에서 경제위기, SARS, 세계금융위기로 (-) 성장을 나타낸바 있으나 전체적으로 큰폭의 증가율이 나타났음을 한눈에 알 수 있다.



〈그림 3〉 중국노선 여객 및 화물 전년대비 증감률 변화

### 3. 중국노선 실적과 증가율 현황

우리나라의 중국노선의 2010년 기준으로 운항 8만 톤, 여객이 917만 명, 화물이 63만 톤 수준으로 세계금융위기의 영향에서 크게 회복되는 가운데 여객의 경우 2007년 실적을 초과하지 못하였으나 2011년 역대 최대실적을 기록할 것으로 기대된다. 다만 2010년의 가파른 상승으로 인하여 2011년 5월 누계 여객실적은 전년대비 5.5% 수준에 머무르고 있다.

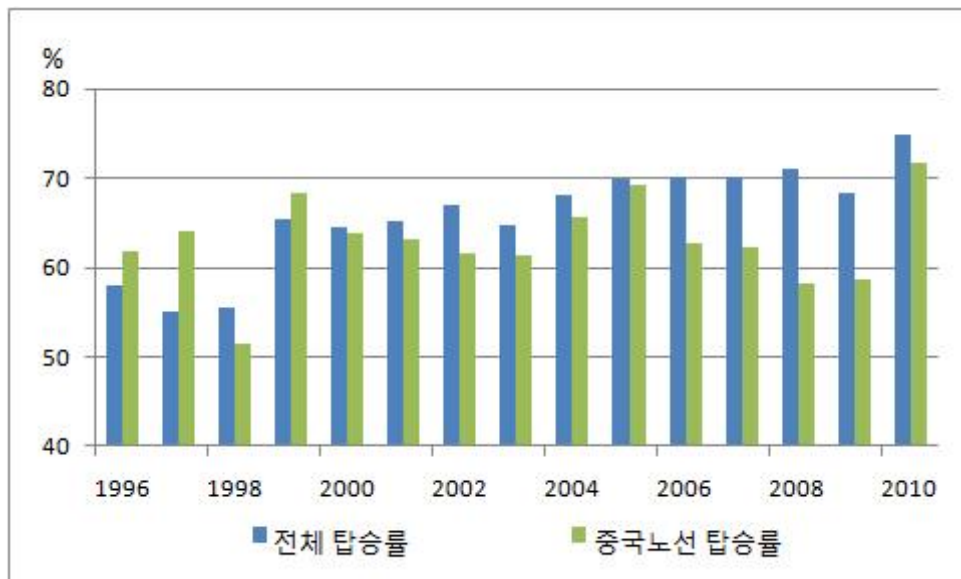
〈표 2〉 우리나라의 중국노선 항공실적 현황

구 분	운 항		여 객		화 물	
	천 회	증감률(%)	천 명	증감률(%)	천 톤	증감률(%)
1995년	6	191.9	849	110.0	34	204.0
1996년	7	17.2	1,042	22.8	47	36.2
1997년	10	29.1	1,114	6.9	65	38.6
1998년	10	8.7	1,058	-5.0	62	-3.7
1999년	11	4.8	1,695	60.1	96	53.4
2000년	15	37.0	2,311	36.3	114	19.3
2001년	21	40.2	2,995	29.6	129	12.8
2002년	29	37.4	3,979	32.9	173	33.9
2003년	28	-3.5	3,614	-9.2	212	23.0
2004년	39	38.1	5,288	46.3	280	31.7
2005년	48	23.8	6,573	24.3	354	26.6
2006년	62	29.1	7,321	11.4	413	16.8
2007년	85	37.3	9,347	27.7	533	29.0
2008년	81	-4.8	7,902	-15.5	527	-1.2
2009년	72	-11.4	7,049	-10.8	546	3.7
<b>2010년</b>	<b>81</b>	<b>12.7</b>	<b>9,170</b>	<b>30.1</b>	<b>628</b>	<b>15.0</b>
11.1~5월	33	5.1	4,537	5.5	300	-5.0

최근 중국 노선은 2000년대 큰 폭의 성장과 함께 2006년 산둥성과 해남성의 항공자유화 이후 운항이 더 크게 확대되고 2008년 세계경제위기의 영향으로 탑승률은 전체 국제선 노선과 비교하여 다소 낮은 수준을 보이고 있다. 그러나 2010년에는 전체 탑승률과 함께 중국노선 탑승률도 크게 회복하여 71.6%를 나타내었다.

〈표 3〉 전체 국제선과 중국노선 탑승률 및 이용률 현황

구 분	탑승률(%)		이용률(%)	
	국제선 전체	중국노선	국제선 전체	중국노선
1996년	57.9	61.7	51.1	65.8
1997년	55.0	64.0	49.1	68.1
1998년	55.5	51.4	48.5	53.9
1999년	65.4	68.3	52.8	64.7
2000년	64.5	63.8	57.4	55.4
2001년	65.1	63.1	53.3	52.4
2002년	66.9	61.5	49.4	51.2
2003년	64.8	61.3	44.0	49.7
2004년	68.1	65.6	51.5	53.2
2005년	69.8	69.2	52.4	57.1
2006년	70.2	62.8	52.3	50.8
2007년	70.2	62.2	52.4	51.0
2008년	71.1	58.1	57.5	50.4
2009년	68.4	58.7	53.9	54.3
2010년	74.9	71.6	56.2	62.1



〈그림 4〉 국제선 전체와 중국노선 탑승률 비교



## II. 우리나라 국제선 중 중국노선의 비율

### 1. 중국노선 여객 비율

연간실적을 기준으로 볼때 우리나라에서 항공교통을 통하여 가장 많은 사람이 오고가는 국가는 일본 다음으로 중국에 해당된다. 우리나라의 국제선 노선은 1위 일본 노선, 2위 중국노선, 3위 미국노선으로 이러한 순위는 최근 수년간 이어오고 있다.

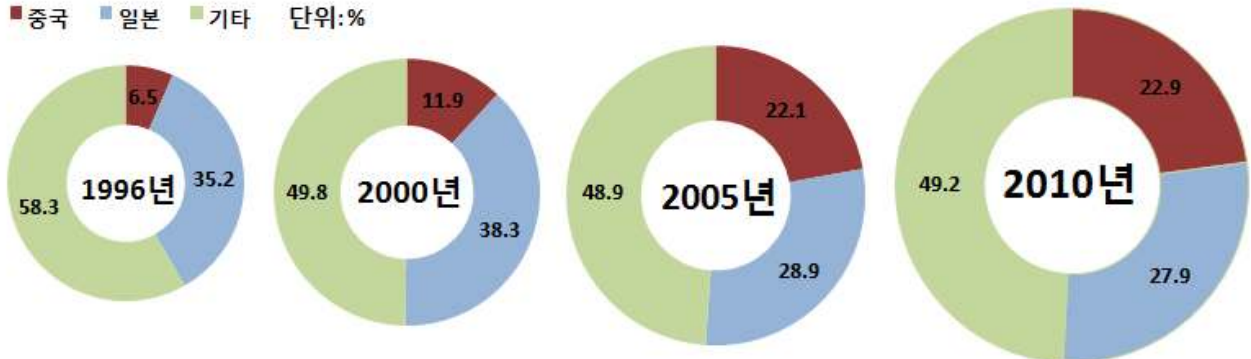
〈표 4〉 우리나라의 국제선 여객부문 국가별 순위

(단위 : 만 명)

2010년 순위	국가 명	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	'10년 점유율
1	일본	914	958	947	993	1119	27.9%
2	중국	732	935	790	705	917	22.9%
3	미국	319	348	356	355	402	10.0%
4	태국	221	228	208	161	212	5.3%
5	홍콩	160	174	187	170	206	5.1%

2010년 중국노선은 917만 명으로 22.9%의 점유율을 차지하고 있는데 1996년 점유율이 6.5% 이었던 것을 감안하면, 우리나라의 국제선 성장에서 중국노선의 역할이 컸음을 짐작해 볼 수 있다.

■ 중국 ■ 일본 ■ 기타 단위:%



〈그림 5〉 중국노선 여객점유율 증가 추이

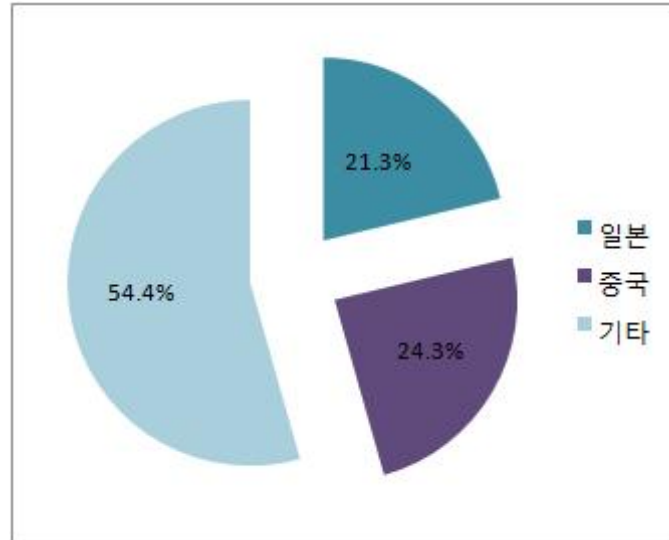
한편 2011년에는 일본에서의 지진발생 및 방사능 유출사고로 인하여 중국노선이 일본노선 여객실적을 앞지르는 경우가 발생하기도 하였다.

**〈표 5〉 2011년 분기별 중국의 여객부문 점유율** (단위 : 만 명)

구분	공 항	일 본	중 국	기 타	합 계
1/4분기 (1~3월)	2010년	278	201	478	957
	2011년	266	214	532	1,013
	증감률	-4.40%	6.80%	11.4%	5.8%
	'11년 점유율	26.3%	21.2%	52.6%	100%
2/4분기 (4~6월)	2010년	266	229	462	958
	2011년	209	239	535	983
	증감률	-21.4%	4.4%	15.6%	2.6%
	'11년 점유율	21.3%	24.3%	54.4%	100%
상반기 (1~6월)	2010년	544	430	940	1,915
	2011년	475	454	1,067	1,995
	증감률	-12.70%	5.50%	13.5%	4.2%
	'11년 점유율	23.8%	22.7%	53.5%	100%

2011년 3월 지진발생이후 2011년 2/4분기 일본의 수송실적이 전년 동기대비 21.4%가 감소하면서 점유율이 21.3% 낮아진 반면 중국노선은 수송실적이 증가하면서 점유율이 24.3%에 이르러 일본노선 실적을 초과하였다.

따라서 2011년 2/4분기에는 우리나라 국제선 상대국가 중 중국노선의 실적이 가장 크게 나타났다.



〈그림 6〉 2011년 2/4분기 중국 및 일본노선 여객점유율 비교

## 2. 중국노선 화물 비율

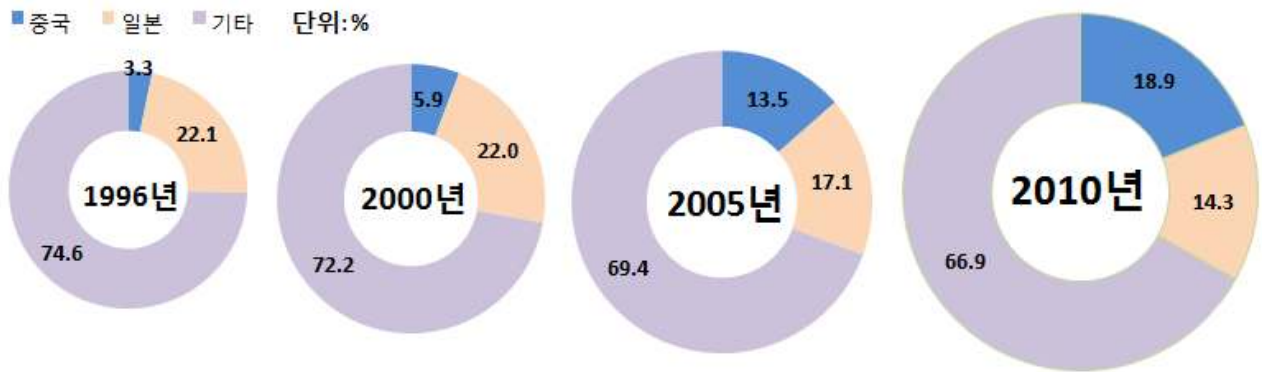
우리나라에서 항공화물을 가장 많이 교류하는 국가노선은 미국노선이고 그 다음이 중국노선에 해당한다. 2010년 기준으로 미국노선이 70만 톤으로 20.9%의 점유율을, 중국은 63만 톤으로 18.9%의 점유율을 차지하였다. 2006년 미국노선이 67만 톤, 중국노선이 41만 톤이었다는 점을 감안하면 이러한 중국노선의 증가율이 지속되는 경우 빠른 시일내에 미국노선의 실적을 초과할 것으로 예상된다.

〈표 6〉 우리나라의 국제선 화물부문 국가별 순위

(단위 : 만 톤)

2010년 순위	국가명	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	'10년 점유율
1	미 국	67	67	64	60	70	20.9%
2	중 국	41	53	53	55	63	18.9%
3	일 본	46	46	42	40	47	14.3%
4	홍 콩	23	24	23	24	26	7.9%
5	독 일	15	17	16	14	16	4.8%

중국노선은 1996년 전체 국제선 화물의 3.3%에 불과하였으나 2007년 일본노선을 앞지르고 꾸준히 성장하여 2010년에는 전체 화물실적의 18.9% 수준에 해당한다.



〈그림 7〉 중국노선 화물점유율 증가 추이

2011년 상반기 현재 중국노선의 실적이 전년 동기보다 다소 감소하면서 점유율이 18.7% 수준에 있다.

〈표 7〉 2011년 분기별 중국의 화물부문 점유율

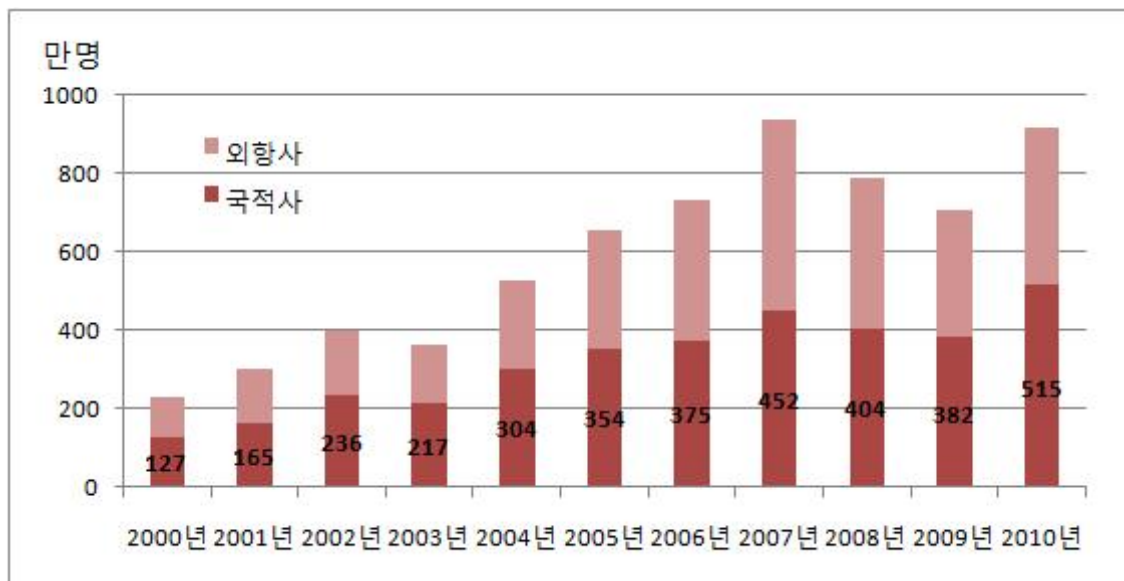
(단위 : 만 톤)

구분	공 항	일 본	중 국	기 타	합 계
1/4분기 (1~3월)	2010년	12	15	53	80
	2011년	11	15	54	81
	증감률	-2.3%	-1.5%	2.1%	0.8%
	점유율	14.0%	18.5%	67.5%	100.0%
2/4분기 (4~6월)	2010년	12	16	57	85
	2011년	10	15	54	80
	증감률	-12.2%	-8.2%	-3.8%	-5.8%
	점유율	12.9%	18.9%	68.2%	100.0%
상반기 (1~6월)	2010년	23	32	110	165
	2011년	22	30	109	160
	증감률	-7.2%	-5.0%	-1.0%	-2.6%
	점유율	13.5%	18.7%	67.8%	100.0%

### Ⅲ. 중국노선 항공사별 실적

#### 1. 중국노선 여객 비율

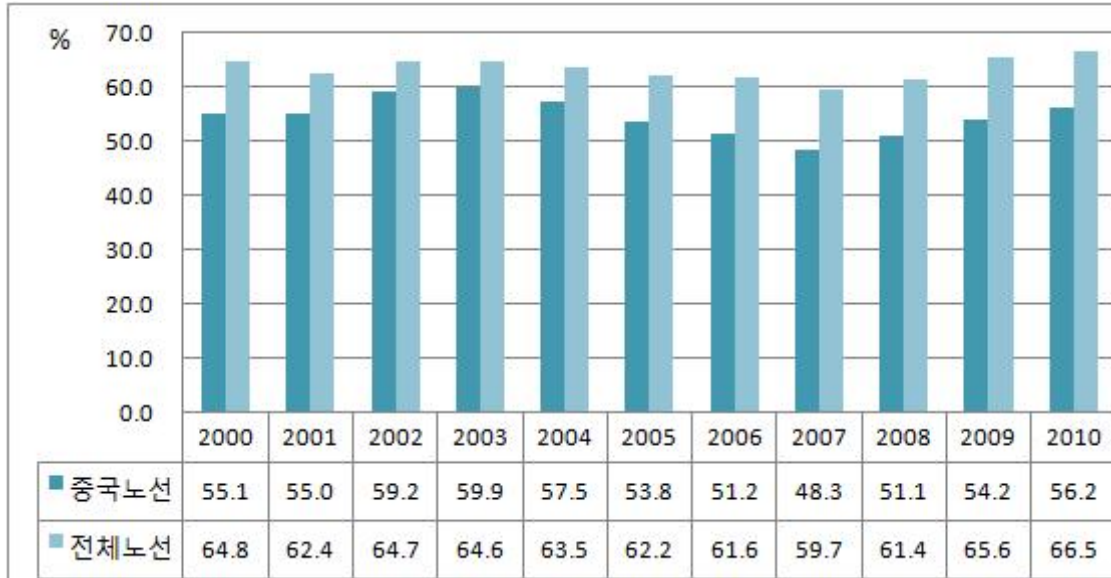
중국노선 실적 중 우리나라 국적항공사가 운송한 여객실적은 2000년 127만 명 수준에서 10년간 4배 이상으로 증가하여 2010년 515만 명 수준이다.



〈그림 8〉 국적항공사의 중국노선 여객실적

〈그림 9〉를 통해 중국노선과 전체노선에서 국적항공사가 차지하는 비율을 살펴볼 수 있다. 2010년 우리나라 전체 국제선 여객실적에서 국적항공사의 비율은 66.5%에 해당한다. 그러나 중국노선은 상대적으로 10%p 이상 낮은 56.2%에 해당한다.

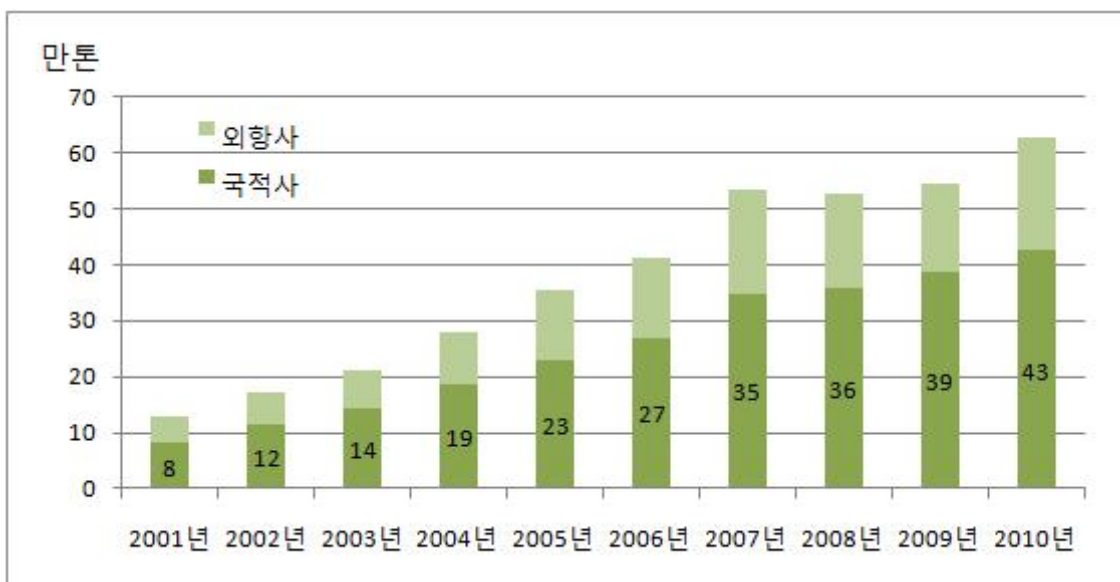
2000년대 초반 국적항공사의 비율이 높아지면서 2003년 59.9%까지 차지한바 있으나 이후 비율이 감소하면서 2007년에는 48.3%까지 낮아졌다. 이후 최근까지 중국노선에서 국적사의 비율은 점점 높아지는 추세이다.



〈그림 9〉 중국노선 중 국적항공사의 여객실적 비율

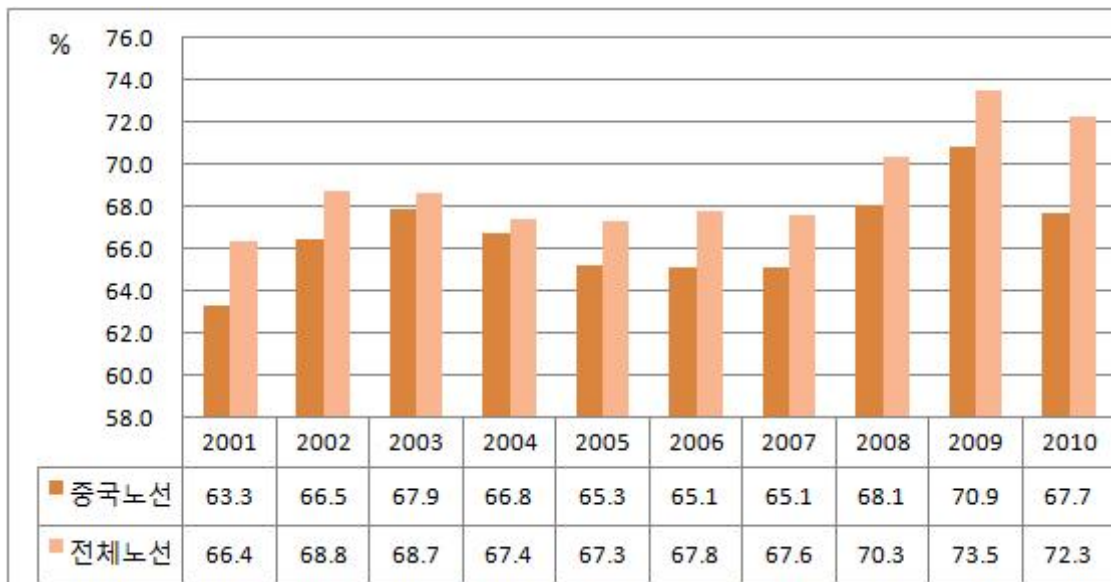
## 2. 중국노선 화물 비율

중국노선 실적 중 우리나라 국적항공사가 수송한 화물실적은 2000년 8만 톤 수준에서 10년간 5배 이상으로 증가하여 2010년 43만 톤 수준이다.



〈그림 10〉 국적항공사의 중국노선 화물실적

2010년 환적화물을 포함한 우리나라 전체 국제선 화물실적에서 국적항공사의 비율은 72.3%에 해당하고 중국은 그보다 낮은 67.7%에 해당한다. 2009년 중국노선의 국적사 비율이 70%를 초과한바 있으나 대체적으로 60%대를 나타내고 있다.



주 : 환적화물 포함

〈그림 11〉 중국노선 중 국적항공사의 화물실적 비율

### 3. 중국노선 운항 현황

2011년 6월말 기준 중국정기노선은 20개항공사, 85개 노선, 주 804회 운항하고 있다. 한편 2010 국토해양통계연보에서 발표한 2009년 말 기준 우리나라의 중국노선 국적항공사 및 외국항공사의 취항 현황은 다음 표와 같다.

〈표 8〉 중국노선 취항 현황

(2009년 12월말 기준)

구 분	국적항공사	외국항공사
계 립	아시아나항공(여객 2회)	중국동방항공
곤 명	대한항공(여객 2회)	중국동방항공
광저우	대한항공(여객 4회, 화물3회), 아시아나항공(여객 12회, 화물3회)	중국남방항공, 페더럴익스프레스

구 분	국적항공사	외국항공사
남 경	아시아나항공(여객 4회)	중국동방항공
대 련	대한항공(여객 7회), 아시아나항공(여객 7회)	중국남방항공
목단강	대한항공(여객 2회)	중국남방항공
무 한	대한항공(여객 2회)	-
북 경	대한항공(여객 28회, 화물1회), 아시아나항공(여객 33회)	유피에스항공, 중국국제항공, 중국남방항공, 중국동방 항공, 중국화운우정항공, 페더럴익스프레스
삼 아		중국동방항공
상 해	대한항공(여객 28회, 화물13회), 아시아나항공(여객 28회, 화물7회)	상해항공, 유피에스항공, 일본화물항공, 장성항공, 제이드 카고, 중국남방항공, 중국동방항공, 중국화 운항공, 페더럴익스프레스, 플라에어카고
서 안	대한항공(여객 3회), 아시아나항공(여객 2회)	-
성 도	아시아나항공(여객 2회)	중국국제항공
심 양	대한항공(여객 7회)	중국남방항공
심 천	대한항공(여객 3회), 아시아나항공(여객 3회)	심천항공, 유피에스항공, 페더럴익스프레스
연 길	대한항공(여객 5회), 아시아나항공(여객 5회)	중국국제항공, 중국남방항공
연 대	대한항공(여객 7회), 아시아나항공(여객 7회, 화물2회)	중국동방항공, 중국화운우정항공
웨이하이	아시아나항공(여객 10회), 진에어(여객 7회)	-
장 춘	아시아나항공(여객 5회)	중국남방항공
정 주	대한항공(여객 3회)	-
제 남	대한항공(여객 2회)	산둥항공
창 사	대한항공(여객 4회)	중국동방항공
천 진	대한항공(여객 7회, 화물4회), 아시아나항공(여객 7회, 화물4회)	제이드카고, 중국국제항공
청 도	대한항공(여객 17회, 화물2회), 아시아나항공(여객 7회)	산둥항공, 양쯔강궈운항공유한공사, 유피에스항공, 중국국제항공, 중국동방항공
하 문	대한항공(여객 3회)	하문항공
하얼빈	아시아나항공(여객 7회)	중국남방항공
항 주	아시아나항공(여객 7회)	중국국제항공

자료 : 국토해양통계연보 2010



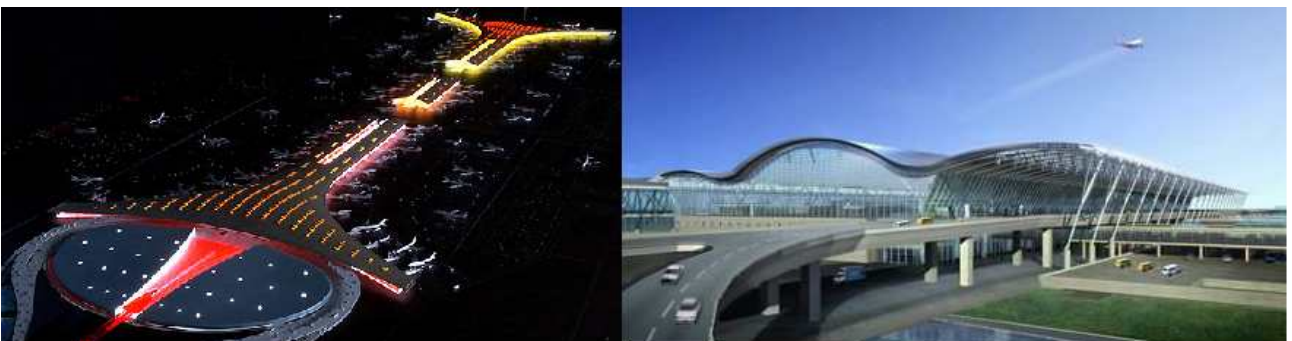
## IV. 중국의 주요 공항

중국노선 실적의 증가는 양국의 경제성장 및 항공수요에 대한 공항 건설 및 확장 등으로 공급력을 보강하면서 함께 이루어졌다. 중국의 주요 공항 현황을 살펴보면 다음과 같다.

〈표 9〉 중국 주요 공항 현황 요약

구 분	북 경	상 해		광저우
• 공항명	캐피탈 국제공항 (PEK)	푸둥 국제공항 (PVG)	홍교 국제공항 (SHA)	바이윈 국제공항 (CAN)
• 위치	북경시내에서 동북부 25km	상해 도심에서 남동쪽으로 약 30km	상해 도심에서 서쪽 약 13km	광저우 도심 23 km
• 공항연혁	1959. 공항개항 1999. 제2터미널 개관 2004. 신제1터미널 개관	1999.10 개항	1972. 민간전용공항 전환	2004.8 신공항개항
• 활주로	2본	4본	1본	2본
• 수용능력	여객 9500만 명	여객 8000만 명 예정	-	여객 8000만 명 화물 250만 톤

자료 : 항공연감 2010, 위키백과



사진자료 : 오마이뉴스, 에어차이나 뉴스

〈그림 12〉 베이징공항 및 푸둥공항

## V. 중국 내외국인 출입국 현황 및 수출입 화물실적

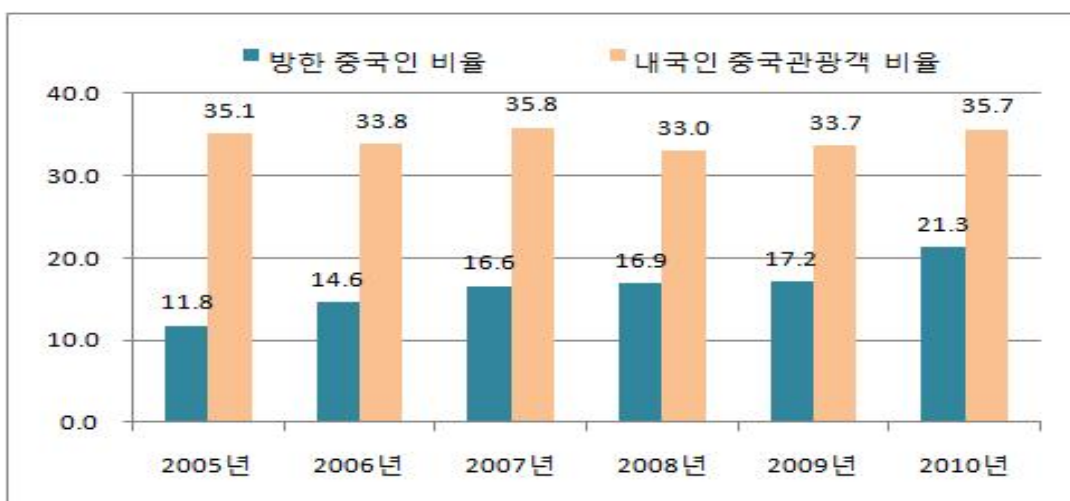
### 1. 내외국인 출입국 현황

우리나라를 방문하는 중국인은 2010년 약 188만명 정도이고 우리나라에서 중국을 방문하는 내국민은 445만 명에 해당한다. 이는 전체 외래객 입국의 21.3%, 전체 내국민 출국의 35.7% 비율이다. 최근 중국인의 한국방문은 2005년 11.8% 비율에서 2010년 21.3%로 꾸준히 증가추이에 있다.

〈표 10〉 중국인 입국 및 내국민 중국 출국 현황

(단위 : 만 명)

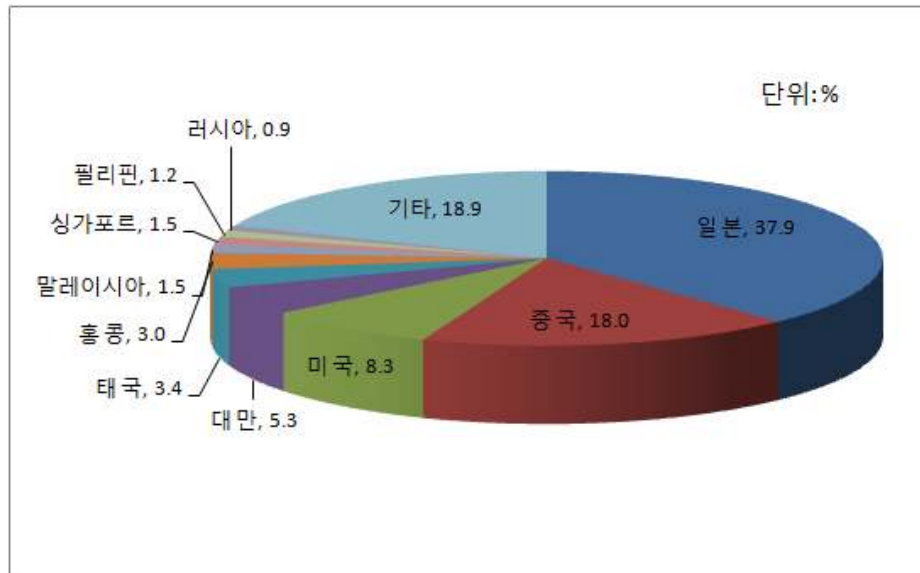
	중국인 방문객	내국민 중국 출국	전체 입국	전체 출국
2005년	71	354	602	1,008
2006년	90	392	616	1,161
2007년	107	478	645	1,332
2008년	117	396	689	1,200
2009년	134	320	782	949
2010년	188	445	880	1,249



주 : 2010년 중국목적 내국민 출국자 비율은 추정치임, 항공 및 선박이용 포함 기준

〈그림 13〉 방한 중국인 및 내국민 중국관광객 비율

2010년 우리나라에 입국하는 188만 명의 중국인 중 공항을 통하여 입국하는 여객은 135만 명에 해당되고 이는 전체 공항 입국자의 18.0%에 해당한다.



〈그림 14〉 공항 입국자 중 방한 중국인 비율

## 2. 중국 수출입 화물 실적

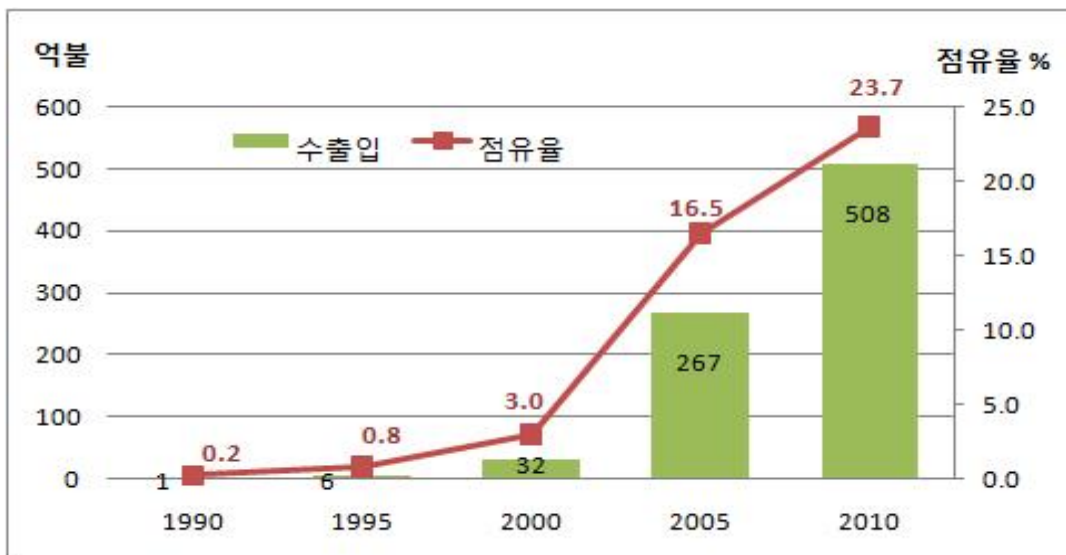
우리나라와 중국간 항공교통을 이용한 수출입 현황은 다음 그림과 같다. 중국으로의 수출입 금액은 1999년 1억불 미만, 2000년 32억불에 불과하였으나 2010년에는 508억 불로 급격히 성장하였다. 전체 시장에서 1990년 0.2%, 2000년 3.0%에 불과하던 중국 수출입의 점유율이 23.7%에 이르게 된 것이다.

따라서 우리나라가 공항을 통해 수출 또는 수입하는 상대국가의 순위는 현재 중국이 수출 314억 불, 수입이 195억 불로 1위에 해당한다.

〈표 11〉 항공 수출 및 수입 국가 순위

(단위 : 백만 불, 천 톤)

순위	수 출			수 입		
	국가명	금 액	중 량	국가명	금 액	중 량
1	중 국	31,361	134	중 국	19,470	124
2	미 국	17,391	92	미 국	18,521	97
3	홍 콩	15,363	34	일 본	16,224	77



〈그림 15〉 중국 항공 수출입 화물 금액 및 점유율

## 〈참고자료〉

국토해양부 국토해양통계연보 2010

한국항공진흥협회 항공통계 각 연도

한국항공진흥협회 항공연감

한국공항공사 항공통계 각 연도

한국관광공사 <http://korean.visitkorea.or.kr>한국관광공사 <http://korean.visitkorea.or.kr>관광지식정보시스템 <http://tour.go.kr/>

인천국제공항공사 「Airport Traffic Report 2010」, 2011.3

한국무역협회 <http://www.kita.net/> 무역통계DB 활용

끝.