

항공운송 동향분석

국제항공운송협회와 에어버스의 세계항공수요 전망

한국항공진흥협회 기술정보실



국제항공운송협회와 에어버스의 세계항공수요 전망

국제항공운송협회(International Air Transport Association : IATA)는 「Airline Industry Forecast 2011~2015」을 통해서 여객과 화물수요를 2015년까지 예측하여 발표하였다. 수요예측은 77개 항공사와 4개 국가의 민간항공국으로부터 수요예측 의견을 수렴하여 종합적인 예측에 이르는 델파이 기법을 사용하였다.



국제항공운송협회(IATA) 2011~2015년 항공수요예측 요약

- ① 전체여객은 연평균 5.0% 성장
- ② 연평균 국제선 여객 5.8%, 국제선 화물 4.7% 성장
- ③ 세계경제는 개발도상국(고성장)과 선진국(저성장)의 성장차이가 지속
- ④ 세계 항공평균요금은 아직 2008년 고점대비 10% 낮은 수준임
- ⑤ 세계 지역 중 중동이 모든 부문에서 상대적으로 가장 높은 성장 전망 (연평균 전체여객 7.9%, 국제여객 8.4%, 국제화물 5.7%)
- ⑥ 아태지역은 연평균 전체여객 6.9%, 국제여객 5.4%, 국제화물 4.1% 전망
- ⑦ 아태지역내 항공여객실적 비율이 ' 10년 28%에서 ' 15년 32%로 증가 전망
- ⑧ 인도(12.3%), 중국(11.8%), 브라질(9.2%)의 국내선 여객 성장이 주목됨
- ⑨ 우리나라는 연평균 전체여객 6.7%, 국제선 화물2.7% 증가할 것으로 전망
- ⑩ 우리나라와 중국노선의 여객은 연평균 8.5% 성장할 것으로 전망

에어버스(Airbus)는 2011년 9월 「Global Market Forecast 2011~2030」 보고서를 통해서 여객과 항공기 수요를 2030년까지 예측하여 발표하였다.

에어버스(Airbus)의 2011~2030년 항공시장 전망 요약

- ① 2030년까지 세계항공여객(RPK)이 연평균 4.84% 성장 전망
- ② 2025년 까지 2010년 여객실적(RPK)의 두배 증가 예상
- ③ 향후 항공시장에서 개발도상국, 특히 BRICs의 성장이 두드러질 전망
(국내선 연평균 성장률은 중국 7.2%, 인도 9.8%, 브라질 6.6% 예측)
- ④ 2030년 미국 국내선 시장은 여전히 높은 점유율 차지(11.1%)
- ⑤ 단거리 시장에서 LCC의 비율은 2010년 23%에서 2030년 34% 전망
- ⑥ 전체 시장에서 LCC의 비율은 2010년 15%에서 2030년 19% 전망
- ⑦ 2030년까지 100석 이상 여객기 2만 7천대의 신규 항공기 수요발생 예정
- ⑧ LCC는 2030년까지 6천 6백대의 항공기 수요 발생 예정
- ⑨ 세계지역 중 아태지역이 가장 높은 1만대 가량의 항공기 수요 발생 전망



I. 국제항공운송협회(IATA) 항공수요예측

1. 세계 항공수요예측 요약

IATA는 경제전망 및 무역 등을 고려하여 2011~2015년 동안 국제선 여객이 연평균 5.8%, 전체 여객이 연평균 5.0%, 국제선 화물이 4.7% 성장할 것으로 전망하였다. 2011년에는 여객이 다른 해보다 상대적으로 높은 5.7% 증가할 것으로 보았고 국제선 여객의 경우 6.5% 성장을 전망하였다. 여객부문은 2012년에는 성장률이 상대적으로 낮아지지만 2013년 성장률이 다시 상승할 것으로 보았다.

국제선 화물은 2011년 성장률이 1.7%에 불과할 것으로 보았으나 2012년 이후 회복하면서 2013년과 2014년에는 각각 5.8%와 5.9%를 나타낼 것으로 전망하였다.

〈표 1-1〉 2011~2015년 IATA 항공수요예측

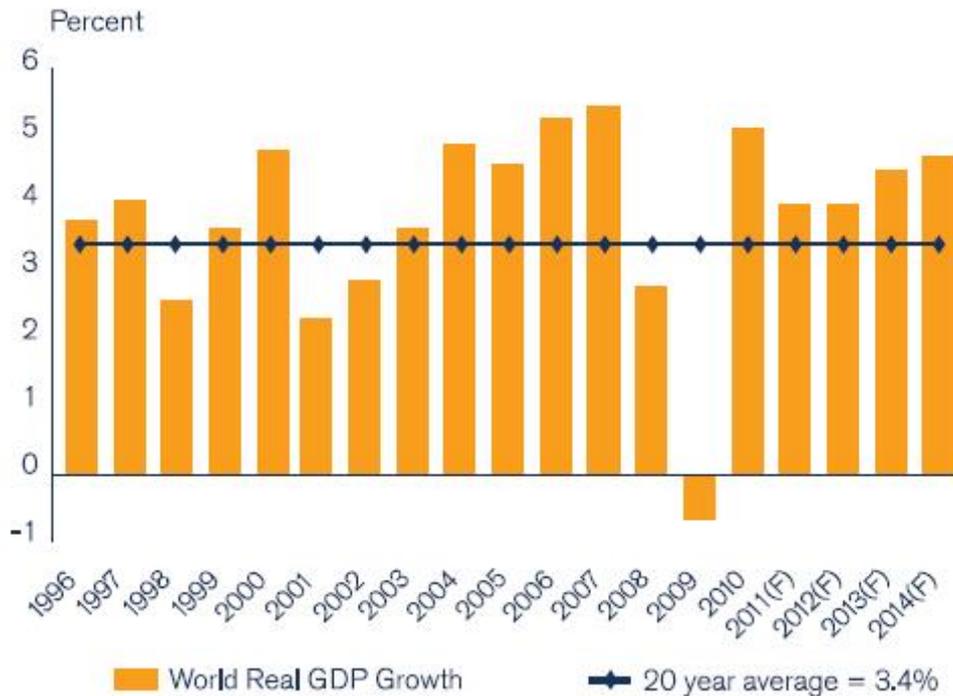
(단위 : 성장률 %)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 2011-2015
국제선 여객	6.5	5.2	5.7	5.7	5.7	5.8
전체 여객	5.7	4.4	4.9	4.9	4.9	5.0
국제선 화물	1.7	4.5	5.8	5.9	5.5	4.7

2. 항공수요 관련지표

1) 세계경제성장

경제성장은 항공여객과 밀접한 관련이 있기 때문에 항공수요에 영향을 미치는 가장 중요한 요인 중 하나로 경제성장을 꼽게 되는데 IMF(International Monetary Fund)에서는 세계경제가 2011년과 2012년 4.0%, 2013년 4.5%, 2014년 4.7% 성장할 것으로 전망하였다.

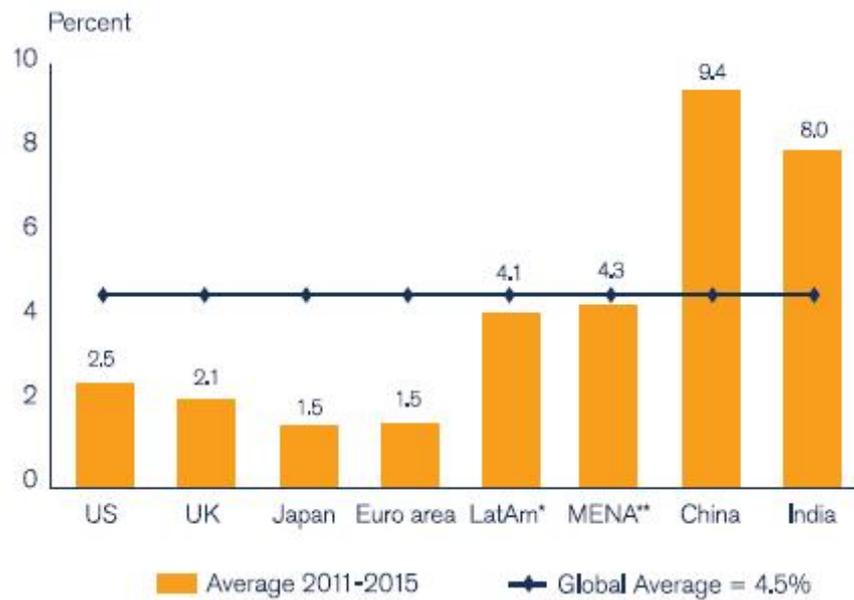


자료 : IMF(International Monetary Fund)

〈그림 1-1〉 세계 경제성장률(GDP) 추이 및 전망

IATA는 이번 보고서에서 보다 합리적인 결과도출을 위하여 세계지역별, 국가별 자료를 이용하였는데 중국, 인도, 남미, 중동, 북아프리카 등의 지역이 미국, 유로 지역, 일본등 선진국보다 높은 경제성장률을 보일 것으로 예상한 IMF 자료를 활용하였다.

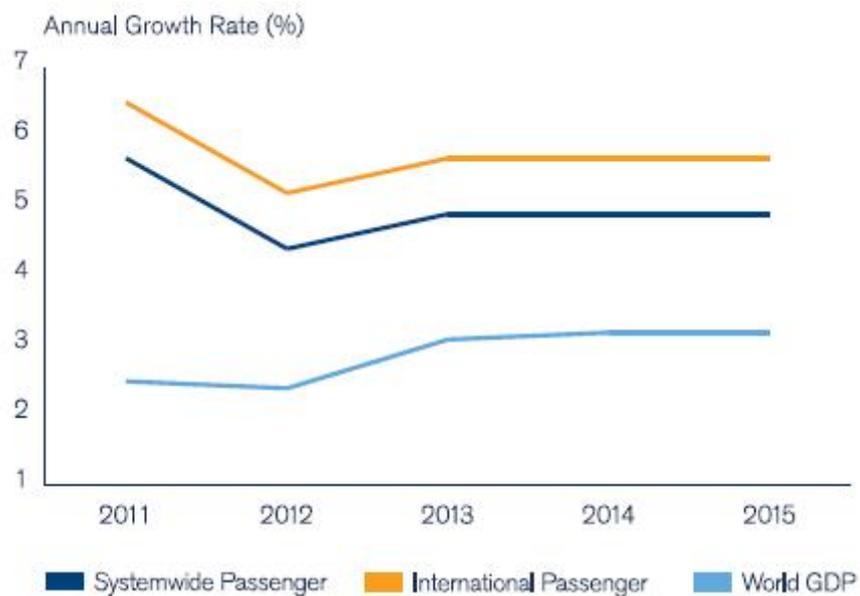
IMF는 개발도상국가의 경제성장률이 2011년 6.4%, 2012년 6.1%, 이후 연간 6.5~6.7% 성장을 보이는데 반하여, 선진국은 2011년 1.6%, 2012년 1.9%, 이후 연간 2.4~2.7%의 성장을 보일 것으로 전망하였다.



주 : *라틴아메리카·카리브 지역, **중동 및 북아프리카지역
 자료 : IMF(International Monetary Fund)

〈그림 1-2〉 지역별 경제성장률(GDP) 전망

IATA가 경제성장률을 적용하여 예측한 결과를 비교해 보면 다음 그림과 같다.



〈그림 1-3〉 경제성장률과 여객수요 전망

2) 세계 무역

교역량의 증감은 항공화물수요에 영향을 미치는 중요한 요인 중 하나이다. 교역량과 관련 있는 세계 산업생산 역시 경제성장과 마찬가지로 과거부터 개발도상국가는 선진국에 비하여 높은 증가율을 보여 왔다. 개발도상국가의 경우 과거 연평균 8.8%의 성장률을 보여 온데 반하여 선진국은 1.8% 수준에 머물렀다. IATA는 이러한 과거의 추이가 향후에도 지속된다는 가정 하에 수요예측에 활용하여 분석하였다.



자료 : Netherlands CPB

〈그림 1-4〉 세계 산업생산지수 추이

IATA에서 무역량과 예측한 화물수요예측 결과를 비교해 보면 다음 그림과 같다.



〈그림 1-5〉 무역량과 국제선화물 수요전망

3) 항공운임

항공운임은 2009년 경기하강과 함께 급속하게 하락하였다가 2009년 대비 20% 정도 상승하였으나, 아직 2008년 고점보다는 10% 낮은 수준에 머물러 있다. 요금이 상대적으로 낮은 수준에 있어 수요증가에 영향을 줄 것으로 보고 있다.

항공화물 요금은 전년동기 약 8% 증가하면서 과거 평균 수준을 회복한 추이를 나타내고 있다.

IATA는 앞서 살펴본 세계경제성장, 무역량, 항공운임 이외에도 공급력과 시장에 대한 신뢰 등 다른 여러가지 요인들도 항공수요에 영향을 미칠 것으로 보았다.

또한 예측에 있어서 세계경제의 불확실성, 실업률, 세계 금융, 공공부채 등의 위험성은 남아있다고 언급하였다.



자료 : IATA Fare Tracker

〈그림 1-6〉 국제선 여객 평균운임(계절조정)



자료 : IATA CASS

〈그림 1-7〉 국제선 화물 평균운송료(계절조정)

3. 항공여객 수요예측

1) 세계 지역별 여객수요 전망

IATA는 세계 지역별 여객수요에서 향후 5년간(2011~2015년) 중동 지역이 가장 높은 성장률을 나타낼 것으로 전망하였다.

세계 각 지역은 경기하락으로 감소된 항공수요를 크게 회복하면서 중동지역은 2011년부터 매년 7~8%대 성장으로 2015년까지 연평균 7.9%의 성장률을 나타내고, 아태지역은 연평균 6.9%의 높은 성장률이 예측되었다. 선진시장인 유럽과 북미 지역의 여객수요는 상대적으로 낮은 5.0%와 4.9%가 전망되었다.

〈표 1-2〉 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
유 럽	5.1	5.3	4.9	5.0	4.8	5.0
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

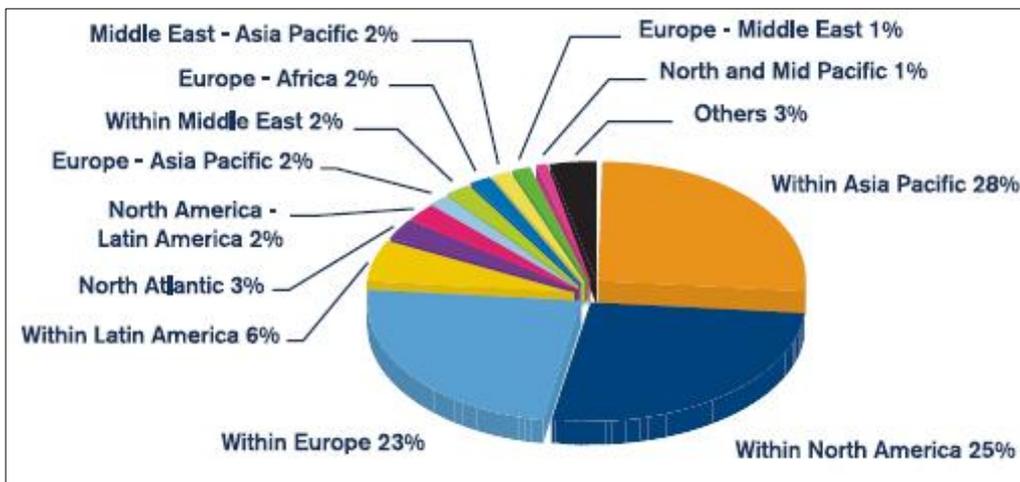
〈표 1-3〉 2011-2015년 IATA 지역간 국제선 여객 증가율 전망

(단위 : %)

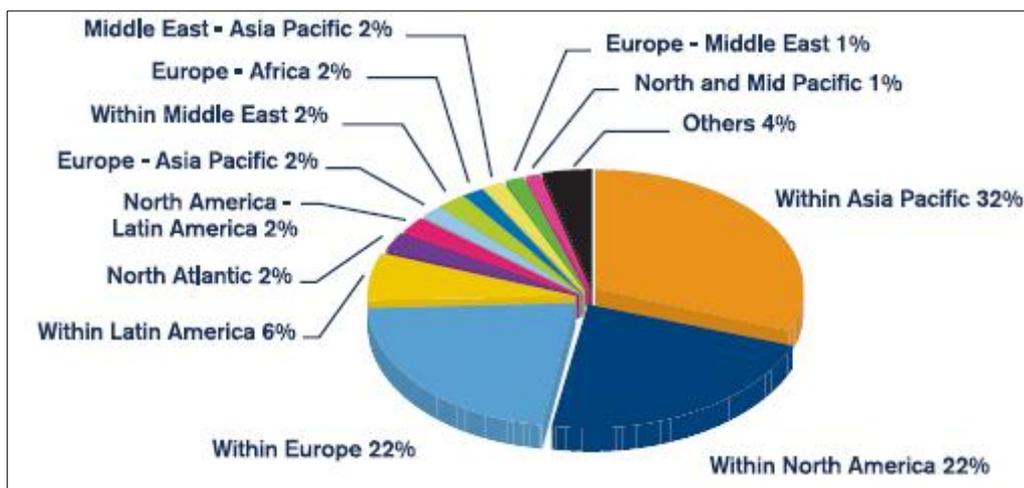
구 분	아프리카	아태지역	유 럽	라틴/카리브	중 동	북미
아 프 리 카	6.7	7.2	5.3	6.2	7.5	6.6
아 태 지 역	7.2	7.1	6.2	7.3	8.2	5.4
유 럽	5.3	6.2	4.7	5.4	7.4	4.4
라틴/카리브	6.2	7.3	5.4	7.2	8.4	5.3
중 동	7.5	8.2	7.4	8.4	8.0	8.4
북 미	6.6	5.4	4.4	5.3	8.4	3.8
계	6.1	6.9	5.0	5.8	7.9	4.9

지역간 실적에서는 중동-아태지역, 중동-북미, 중동-라틴/카리브 등이 8%이상의 성장률이 예상되어 주로 중동을 연결하는 노선의 성장이 기대되고 있다. 아태지역과의 연결노선의 경우 중동노선이 8.2%로 가장 높은 성장이 예상되고 있고, 그밖에도 아프리카 노선과 아태지역 내 노선, 라틴/카리브 노선과 7%대 성장이 전망되고 있다.

· 2010년 전체 여객수송 노선별 점유율



· 2015년 전체 여객전망 노선별 점유율



〈그림 1-8〉 2010년 및 2015년 여객수송 점유율 비교

항공여객수요 전망에 따라 2010년과 2015년과 노선에 따른 항공수요 점유비율에서 가장 특징적인 것은 2010년에는 아태지역 내 항공수요가 28% 수준에서 2015년 32% 수준까지 확대될 것이라는 점이다.

이와는 대조적으로 북미내 실적은 2010년 25%에서 2015년 22%로, 유럽지역은 23%에서 22%로 점유율이 크게 감소할 것으로 보고 있다.

2) 국내선 여객수요전망

IATA는 향후 5년간(2011-2015년) 국내선 항공수요가 연평균 5.9% 성장할 것으로 예측하였다. 2010년 16억5천만 명 수준에서 2015년까지 5억4천만 명의 수요가 추가될 것으로 보았다.

〈표 1-4〉 세계 국내선여객 상위 10개 국가 수요전망

순위	국 가	2010년 국내선 여객(백만명)	연평균(%) 2011-2015	2010년 대비 2015년 여객 증가분(백만명)
1	미 국	604.3	3.2	+104.1
2	중 국	243.6	11.8	+181.4
3	일 본	88.6	2.2	+10.3
4	브 라 질	67.9	9.2	+37.6
5	호 주	52.0	4.4	+12.5
6	인 도	47.3	12.3	+37.2
7	캐 나 다	40.7	3.0	+6.4
8	스 페 인	38.7	4.1	+8.6
9	이 탈 리 아	30.3	4.1	+6.7
10	인도네시아	28.7	7.9	+13.3
	세 계	1,645.4	5.9	+541.3

특히 이러한 추가수요의 절반은 아태지역에서 발생할 것으로 보았다. 미국시장의 국내선 예상증가율은 연평균 3.2%인데 반하여 중국은 큰 폭의 경제성장과 함께 연평균 11.8% 성장을 전망하였다. 이를 바탕으로 추정하면 2015년에는 중국 국내선시장만 하더라도 추가 수요분이 1억8천백만 명 이상이 된다.

국내선 여객부문에서 2015년까지 높은 연평균증가율이 예상되는 국가는 인도(12.3%), 중국(11.8%), 베트남(9.4%), 브라질(9.2%)로 브릭스 국가 등의 성장이 두드러질 것으로 예상되고 있다.

IATA는 2010년 각국의 국내선 여객실적을 예측 증가율로 연장해 볼 때 2015년에는 미국이 7억8백만 명, 중국이 4억3천만 명, 브라질이 1억5백만 명, 일본이 9천9백만명 수준에 이를 것으로 전망하였고, 인도는 8천5백만 명 수준에 이를 것으로 예측하였다.

3) 국제선 여객수요전망

IATA는 2015년까지 국제선 여객이 연평균 5.8% 성장하면서 2010년 10억4천만 명 수준에서 2015년에는 3억4천만명의 수요가 추가될 것으로 전망하였다.

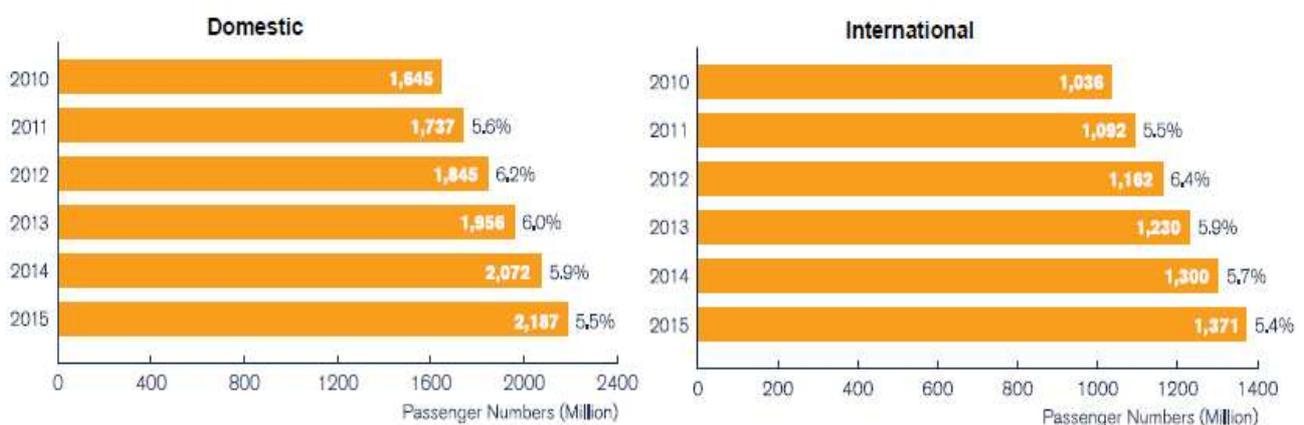
국가별 국제선 여객 수송이 가장 많은 10개 국가 중 중국과 아랍에미리트연합의 증가율이 각각 8.8%와 8.5%로 높은 성장률이 예상하였고, 상대적으로 일본은 4.3% 수준에 그칠 것으로 전망하였다.

2015년까지 높은 국제선여객 연평균증가율이 예상되는 국가는 우즈베키스탄(9.5%), 인도네시아(9.0%), 카자흐스탄(9.0%), 중국(8.8%), 이란(8.7%), 말레이시아(8.7%) 순으로 보고 있다.

IATA는 2010년 국제선 여객실적을 각국의 예측율로 연장해 볼때 2015년에는 미국이 2억2천만명, 영국이 2억천만 명, 독일이 1억7천만 명, 스페인이 1억3천만 명, 프랑스가 1억2천만 명 수준에 이를 것으로 전망하였다.

〈표 1-5〉 세계 국제선여객 상위 10개 국가 수요전망

순위	국 가	2010년 국제선 여객(백만명)	연평균(%) 2011-2015	2010년 대비 2015년 여객 증가분 (백만명)
1	미 국	175.1	4.9	+47.3
2	영 국	164.3	4.5	+40.7
3	독 일	137.9	4.4	+33.5
4	스 페 인	106.1	4.7	+27.4
5	프 랑 스	91.9	5.1	+26.0
6	이 탈 리 아	72.6	4.8	+19.2
7	중 국	59.5	8.8	+31.1
8	아랍에미리트	57.6	8.5	+29.0
9	일 본	57.2	4.3	+13.4
10	홍 콩	49.2	6.3	+17.5
	세 계	1,035.7	5.8	+335.1



〈그림 1-9〉 연도별 추가 항공여객수요 전망

5. 항공화물 수요예측

1) 세계 지역별 화물수요 전망

지역별 화물 성장률 전망은 경제성장 전망과 밀접하게 관련이 있다. IATA는 중동지역이 지리적 장점 및 유가산업 등으로 2011~2015년 기간동안 상대적으로 다른 지역보다 높은 5.7% 성장할 것으로 전망하고 있다. 아태지역의 경우 2011년 부진한 실적을 극복하고 2012년부터 매년 5%안팎의 성장을 나타낼 것으로 전망하였다.

〈표 1-6〉 2011-2015년 IATA 지역별 정기 화물(톤기준) 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	' 11	' 12	' 13	' 14	' 15	연평균 ' 11-' 15
아프리카	3.2	4.5	4.6	4.5	4.5	4.3
아태지역	0.4	5.4	4.8	5.0	5.1	4.1
유럽	4.0	4.4	4.2	4.1	4.2	4.2
라틴/카리브	4.0	4.7	4.7	5.4	4.6	4.7
중동	6.4	5.8	5.4	5.4	5.5	5.7
북미	2.9	4.3	4.3	4.5	4.2	4.1

〈표 1-7〉 2011-2015년 IATA 지역간 국제선 화물 증가율 전망

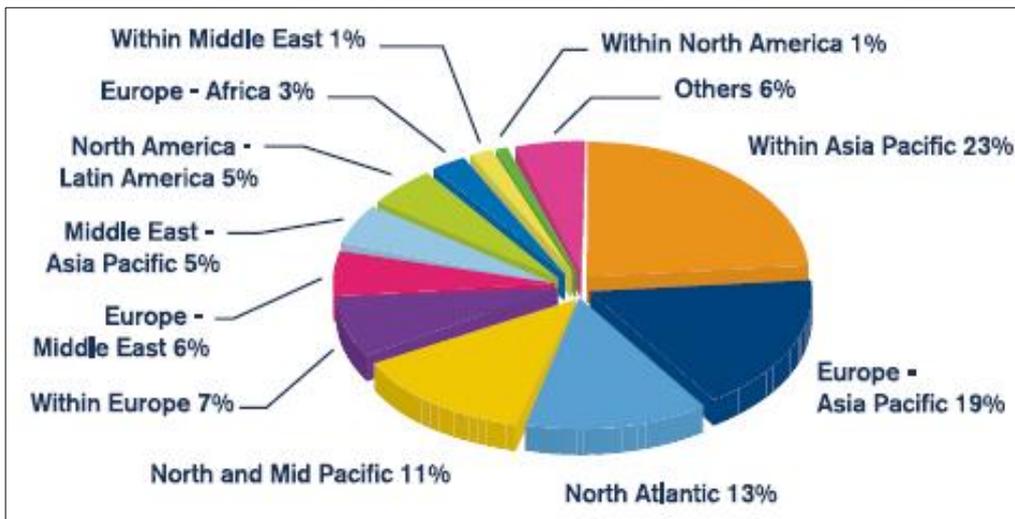
(단위 : %)

구 분	아프리카	아태지역	유럽	라틴/카리브	중동	북미
아프리카	5.3	7.3	3.4	-	5.2	2.5
아태지역	7.3	3.6	4.3	4.6	6.6	3.5
유럽	3.4	4.3	2.9	5.3	5.0	4.2
라틴/카리브	-	4.3	5.3	6.0	5.0	4.2
중동	5.2	6.6	5.0	5.0	6.1	4.8
북미	2.5	3.5	4.2	4.2	4.8	6.3
계	4.3	4.1	4.2	4.7	5.7	4.1

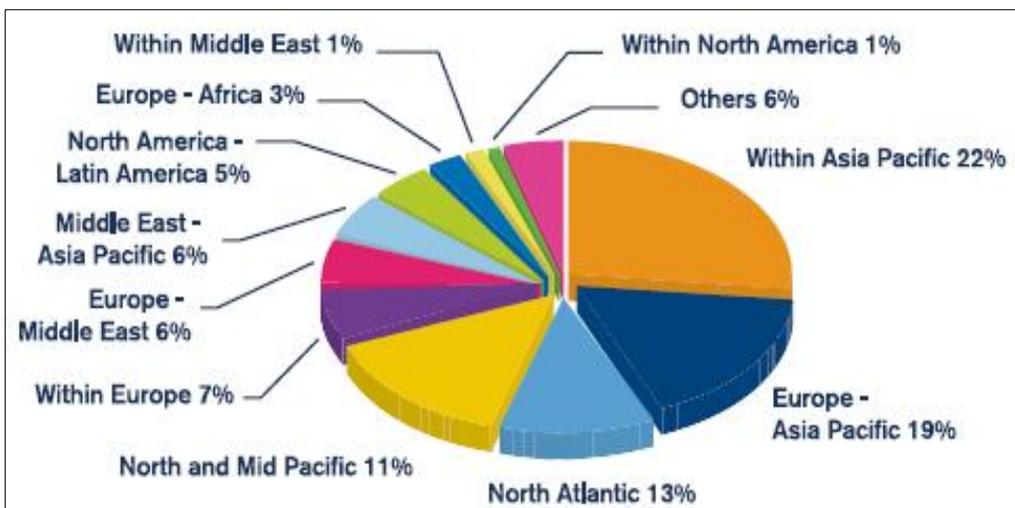
IATA의 전망 자료에 의하면 지역간 실적의 경우 아태지역은 아프리카 지역과 중동지역과의 화물교류가 상대적으로 크게 증가할 것으로 보인다.

세계 국제선 화물시장에서 2010년과 2015년 지역별 점유비율을 비교하면 향후 중동과 아태지역간 화물실적 비율이 증가할 것으로 예상된다.

· 2010년 국제선 화물수송 지역노선별 점유율



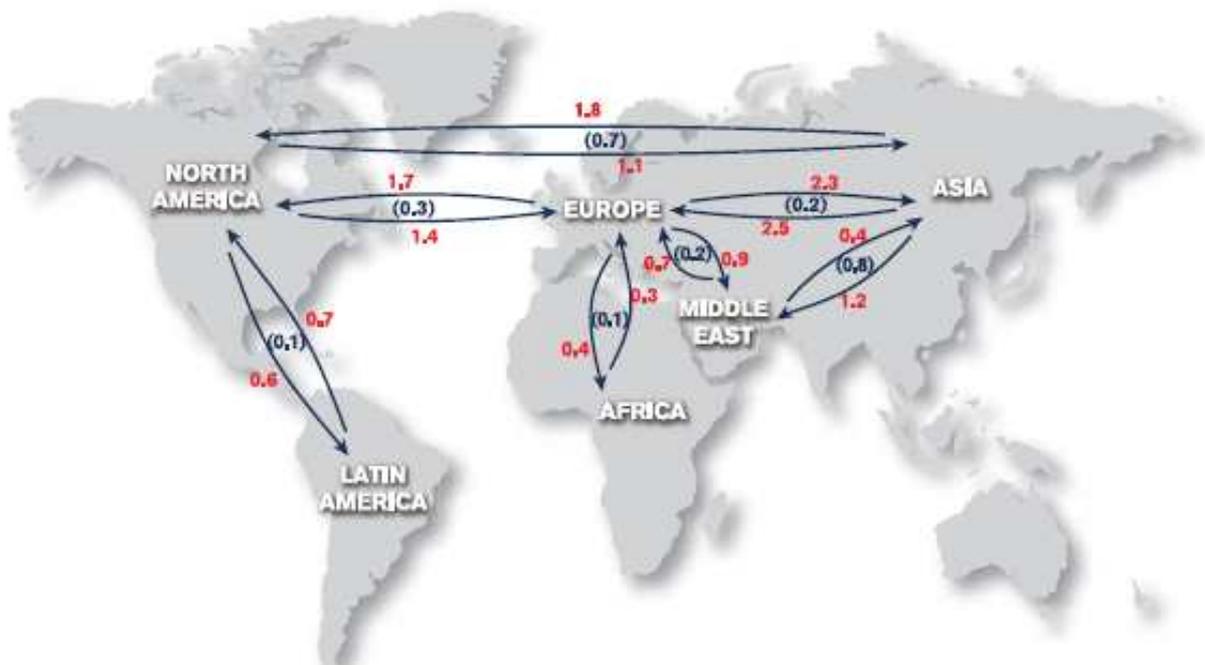
· 2015년 국제선 화물전망 지역노선별 점유율



〈그림 1-10〉 2010년 및 2015년 국제선 화물수송 점유율 비교

2015년 예상되는 대륙간 화물운송량은 다음 그림과 같다.

(단위: 백만 톤)



〈그림 1-11〉 대륙간 국제선 화물실적 전망

2) 국제선 화물수요전망

IATA는 국제선 화물에 대하여 2015년까지 연평균 4.2% 성장을 전망하면서 2010년 3천만 톤의 수준에서 7백만 톤의 실적이 추가될 것으로 예상하였다.

세계 국제선 화물실적 상위 10개국 가운데 5개국이 아시아지역 국가이며 이중 중국은 연평균 6.0% 증가할 것으로 전망하였다. 우리나라의 경우 화물톤 기준으로 8위 기준이며 2015년까지 연평균 2.7% 성장할 것으로 예측하였다.

〈표 1-8〉 세계 국제선화물 상위 10개 국가 수요전망

순 위	국 가	2010년 국제선 화물 (천 톤)	연평균(%) 2011-2015	2010년 대비 2015년 화물 증가분 (천 톤)
1	미 국	6,125	4.1	+1,355
2	독 일	3,618	3.9	+754
3	홍 콩	3,160	3.8	+653
4	중 국	2,756	6.0	+934
5	일 본	2,593	1.8	+238
6	아랍에미리트	2,028	6.2	+708
7	영 국	1,703	5.1	+480
8	대 한 민 국	1,532	2.7	+216
9	네 델 란 드	1,382	3.4	+253
10	대 만	1,327	1.1	+78
	세 계	29,886	4.2	+6,830.2

국제선 화물부문에서 수송량 10만 톤 이상 국가 중 2015년까지 가장 높은 연평균증가율이 예상되는 국가는 베트남(7.9%) 다음으로 카타르(7.6%), 브라질(7.3%), 인도(7.1%), 아랍에미리트(6.2%), 중국(6.0%), 러시아(6.0%) 순으로 보고 있다.

IATA는 2010년 국제선 화물실적을 각국의 예측율로 연장해 볼때 2015년에는 미국이 7백48만 톤, 독일이 4백37만 톤, 홍콩이 3백81만 톤, 중국이 3백69만 톤, 일본이 2백83만 톤 수준에 이를 것으로 전망하였다.

4. 우리나라 항공수요예측

IATA가 예측한 우리나라 항공수요는 여객수요의 경우 2015년까지 연평균 6.7% 성장할 것으로 보았다. 노선을 지역별로 구분해 볼 때 특히 아시아 남부지역과 동남아시아 지역에서의 수요증가가 두드러질 것으로 전망하였다.

우리나라와 주요 국가노선의 경우 중국노선이 2015년까지 연평균 8.5%로 높은 성장률을 나타낼 것으로 전망하였고, 일본노선은 4.0%, 미국노선은 6.0%의 연평균 증가율을 예측하였다.

〈표 1-9〉 2011-2015년 우리나라의 세계 지역별 여객 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 2011-2015
중앙아시아	5.4	6.6	7.4	7.5	7.3	6.8
동/중앙유럽	7.6	7.3	6.5	5.8	5.6	6.6
남아메리카	9.1	9.6	8.4	8.7	7.4	8.6
중 동	8.6	8.3	7.3	6.5	6.1	7.4
북아메리카	6.5	6.2	5.7	5.5	5.3	5.9
동북아시아	3.3	9.1	7.0	6.4	5.9	6.3
북아프리카	-16.8	16.0	6.4	5.9	5.7	2.8
남 아시아	11.4	10.4	8.8	8.3	7.9	9.4
동남아시아	10.8	9.7	9.0	8.0	6.9	8.9
남서 태평양	1.3	7.0	5.6	4.7	4.5	4.6
서 유 럽	5.6	5.5	4.8	4.5	4.2	4.9
전 체	5.2	8.6	7.1	6.5	5.9	6.7

주 : 국내선+국제선 여객 기준

〈표 1-10〉 2011-2015년 국가노선별 여객 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 2011-2015
호 주	-3.1	8.5	5.4	4.1	3.7	3.6
오 스트 리 아	8.6	6.6	6.3	6.3	6.0	6.7
브 라 질	9.1	9.6	8.4	8.7	7.4	8.6
캄 보 디 아	12.8	12.0	9.9	8.1	7.1	10.0
캐 나 다	4.1	5.7	4.5	4.3	4.3	4.6
중 국	9.2	10.4	8.4	7.4	6.9	8.5
대 만	4.8	5.5	6.7	5.0	4.7	5.3
체 코	8.5	8.6	6.5	6.3	6.3	7.2
이 집 트	-16.8	16.0	6.4	5.9	5.7	2.8
피 지	-3.5	10.8	6.1	5.6	5.6	4.8
핀 란 드	20.0	8.5	7.9	7.3	6.7	10.0
프 랑 스	4.5	5.3	3.5	3.4	3.4	4.0
독 일	3.4	3.5	3.3	3.0	2.7	3.2
괌	5.7	5.3	5.4	5.0	5.0	5.3
하 와 이	7.2	7.0	6.7	6.4	6.2	6.7
홍 콩	9.2	9.8	9.1	7.4	6.6	8.4
인 도	11.6	9.9	8.3	8.1	7.9	9.1
인 도 네 시 아	10.7	8.2	8.5	6.8	6.0	8.0
이 란	3.7	3.5	3.2	4.5	4.7	3.9
이 스 라 엘	-5.7	7.0	6.0	5.4	4.9	3.4
이 탈 리 아	4.8	3.7	3.9	3.9	3.9	4.1
일 본	-3.2	8.2	5.2	5.3	4.7	4.0
카 자 흐 스 탄	8.9	9.0	10.9	10.2	8.3	9.4
마 카 오	9.6	8.4	7.6	6.4	5.8	7.6
말 레 이 시 아	8.2	10.3	10.2	8.5	7.5	8.9
몽 골	12.7	11.4	8.3	8.7	7.8	9.8
네 팔	10.8	12.4	11.2	9.0	7.9	10.3

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 2011-2015
네덜란드	7.3	8.4	7.5	6.3	5.2	6.9
뉴질랜드	2.3	4.4	5.4	4.1	3.7	4.0
팔라우	4.8	4.5	4.2	3.8	3.2	4.1
필리핀	11.5	9.9	8.6	7.7	6.2	8.8
카타르	7.6	7.0	6.0	5.4	4.9	6.2
러시아	7.4	7.1	6.5	5.7	5.5	6.4
싱가폴	9.8	9.5	8.4	8.0	7.6	8.7
스페인	12.6	9.2	9.7	9.4	9.1	10.0
스위스	2.9	3.0	2.4	2.5	2.5	2.7
태국	12.4	9.8	9.3	8.5	7.2	9.4
터키	8.4	8.3	7.5	7.3	6.6	7.6
아랍에미리트	11.1	9.1	8.1	7.2	6.8	8.5
영국	3.4	5.2	4.8	4.5	4.3	4.4
미국	6.8	6.3	5.8	5.7	5.4	6.0
우즈베키스탄	4.3	5.8	6.2	6.5	7.0	6.0
베트남	8.5	9.0	8.8	8.1	7.2	8.3
국내선	4.0	3.7	3.9	3.6	3.8	3.8
전체	5.2	8.6	7.1	6.5	5.9	6.7

IATA가 예측한 우리나라 국제선 화물수요는 2015년까지 연평균 2.7% 성장할 것으로 보았다. 노선을 지역별로 구분해보면 동/중앙유럽과 남부아프리카, 그리고 남서태평양의 연평균성장률 전망이 각각 4.5~4.7%로써 상대적으로 높게 나타났다.

특히 동북아시아 지역의 화물수송에서 중국과는 연평균 4.9%의 성장이 예상되나 일본과는 연평균 0.8% 증가 수준에 그칠 것으로 전망되고 있다.

〈표 1-11〉 2011-2015년 우리나라 지역별 국제선화물 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 2011-2015
카 리 브	1.5	1.2	1.1	0.8	0.8	1.1
중앙 아메리카	4.4	4.1	3.7	3.6	3.6	3.9
중 앙 아 시 아	0.6	2.9	2.6	2.6	2.4	2.2
서/중앙 아프리카	3.0	2.0	2.0	2.0	1.0	2.0
동 아 프 리 카	1.6	2.0	2.4	2.0	2.0	2.0
동 / 중앙 유럽	7.6	3.8	3.8	3.7	3.8	4.5
남 아 메 리 카	1.6	1.4	1.1	1.5	0.9	1.3
중 동	3.3	3.7	3.7	3.8	3.7	3.6
북 아 메 리 카	-2.5	3.1	3.0	3.0	2.9	1.9
동 북 아 시 아	-5.0	5.3	3.5	4.4	5.5	2.6
북 아 프 리 카	-14.0	1.2	0.8	0.8	0.8	-2.3
남 아 시 아	-12.1	1.0	3.3	4.2	4.9	0.0
동 남 아 시 아	-0.2	4.6	4.6	4.3	4.4	3.5
남부아프리카	4.0	4.2	4.3	4.7	6.4	4.7
남 서 태 평 양	8.7	3.5	3.5	3.4	3.2	4.5
남북부 아메리카	1.9	1.9	1.6	1.4	1.4	1.6
서 유 럽	3.5	2.8	2.7	2.4	2.7	2.8
국제선화물 계	-1.4	3.9	3.3	3.5	4.0	2.7

〈표 1-12〉 2011-2015년 국가 노선별 화물 증가율 전망

(단위 : %)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 2011-2015
알 제 리	4.0	3.7	3.7	3.6	3.6	3.7
앙 골 라	3.0	2.0	2.0	1.0	1.0	1.8
아 르 헨 티 나	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
호 주	8.8	3.8	3.9	3.6	3.6	4.7
오 스트 리 아	0.2	2.4	2.3	2.3	2.2	1.9
바 레 인	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
방 글 라 데 시	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8
벨 기 에	1.4	2.6	2.5	2.6	2.7	2.4
브 라 질	1.6	1.7	1.3	1.9	1.1	1.5
불 가 리 아	-1.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0
캄 보 디 아	-14.4	1.9	1.9	1.9	1.9	-1.6
캐 나 다	-1.4	2.9	2.8	2.5	2.4	1.8
칠 레	1.8	0.8	0.8	0.8	0.8	1.0
중 국	-4.3	7.7	6.5	5.9	9.2	4.9
대 만	-11.3	-1.3	0.2	0.6	0.3	-2.4
콜 롬 비 아	2.1	2.0	2.0	2.1	2.1	2.1
크 로 아 티 아	4.4	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3
쿠 바	4.5	4.2	4.2	4.0	4.0	4.2
키 프 로 스	3.1	3.2	3.3	3.3	3.4	3.3
체 코	-1.0	1.9	2.4	2.4	2.5	1.6
덴 마 크	-1.9	2.6	2.6	2.5	2.5	1.7
이 집 트	-25.1	0.9	0.0	0.0	0.0	-5.4
피 지	1.4	1.3	1.3	1.5	1.7	1.5
핀 란 드	7.8	4.4	3.9	3.4	3.4	4.6
프 랑 스	5.5	2.4	2.6	2.6	2.6	3.1
독 일	4.3	3.0	2.7	1.9	2.7	2.9
그 리 스	-2.9	-1.1	-0.3	-0.3	0.5	-0.8
합	14.4	4.2	4.2	4.0	4.0	6.1

과 테 말 라	3.7	3.7	3.8	3.8	3.8	3.7
아 이 티	4.0	3.0	1.0	0.0	0.0	1.6
홍 콩	-2.7	1.8	3.2	4.2	5.7	2.4
형 가 리	-0.5	2.9	2.9	3.1	3.3	2.3
인 도	-14.6	0.4	2.9	3.9	4.6	-0.8
인도네시아	-4.8	2.3	2.3	1.6	1.6	0.5
이 란	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.4
아 일 랜 드	-1.0	-0.1	-0.1	-0.1	0.0	-0.3
이 스 라 엘	4.1	4.0	3.9	3.9	3.7	3.9
이 탈 리 아	2.2	2.2	2.3	2.3	2.4	2.3
일 본	-6.2	5.6	0.4	3.1	1.3	0.8
요 르 단	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
카 자 흐 스 탄	5.2	4.9	5.0	5.1	5.2	5.1
케냐	2.0	2.0	2.0	1.0	1.0	1.6
쿠 웨 이 트	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.4
카 자 흐 스 탄	4.7	5.1	5.1	5.0	4.5	4.9
라 오 스	3.0	3.0	2.0	3.0	4.0	3.0
레 바논	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.2
리 비 아	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
리 투 아 니 아	4.5	4.0	3.9	3.9	3.8	4.0
룩셈부르크	10.0	5.8	5.8	5.8	5.8	6.6
마 카 오	4.5	4.2	4.2	4.0	4.0	4.2
마다가스카르	-1.0	0.0	1.0	1.0	1.0	0.4
말레이시아	-5.7	3.0	2.4	2.4	2.4	0.8
마리아나제도	4.5	4.2	4.2	4.0	4.0	4.2
멕시코	4.6	4.1	3.8	3.6	3.6	3.9
몽골	6.2	2.1	3.1	10.5	7.5	5.8
모로코	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
미얀마	1.0	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5
네팔	-7.7	1.0	1.0	1.0	1.0	-0.8
네덜란드	2.2	2.3	2.4	2.4	2.0	2.3
뉴질랜드	7.1	2.1	1.9	1.8	1.3	2.8

나이지리아	3.0	2.0	2.0	2.0	1.0	2.0
노르웨이	3.4	3.1	2.9	2.8	2.8	3.0
파키스탄	3.6	4.1	4.6	4.8	5.0	4.4
파나마	2.0	3.0	3.0	2.0	1.0	2.2
페루	1.7	1.7	1.0	0.7	0.7	1.1
필리핀	5.2	4.9	4.4	4.4	4.4	4.7
폴란드	4.1	3.9	4.0	3.9	4.0	4.0
포르투갈	1.5	1.9	2.5	2.5	2.6	2.2
프르토리카	-1.0	-1.0	0.0	0.0	0.0	-0.4
카타르	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
러시아	14.7	4.3	4.3	4.1	4.0	6.2
사우디아라비아	0.9	1.3	1.4	1.7	1.7	1.4
싱가폴	-3.0	3.5	3.5	3.4	3.3	2.1
슬로베니아	3.2	3.3	3.3	3.2	3.0	3.2
남아프리카	4.0	4.3	4.3	4.9	6.6	4.8
스페인	1.5	2.1	2.2	2.3	2.2	2.1
스리랑카	24.9	17.2	17.6	17.9	18.2	19.1
스웨덴	9.3	3.1	2.9	2.9	2.9	4.2
스위스	2.9	2.6	2.6	2.5	2.5	2.6
시리아	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
태국	0.0	2.8	2.6	2.5	2.5	2.1
투니지아	2.9	4.9	4.9	5.0	5.2	4.6
터키	3.4	3.3	3.2	3.1	3.1	3.2
투르크메니스탄	6.7	5.3	5.4	5.3	5.4	5.6
우간다	3.7	3.8	4.1	4.0	4.0	3.9
우크라이나	2.0	2.0	1.0	1.0	1.0	1.4
아랍에미리트	4.0	4.7	4.9	4.9	4.8	4.7
영국	4.5	2.8	2.9	2.9	2.9	3.2
미국	-2.6	3.1	3.0	3.0	3.0	1.9
우즈베키스탄	-2.0	1.6	1.0	1.0	0.6	0.4
베트남	10.7	11.1	11.9	10.3	10.4	10.9
국제선화물계	-1.4	3.9	3.3	3.5	4.0	2.7

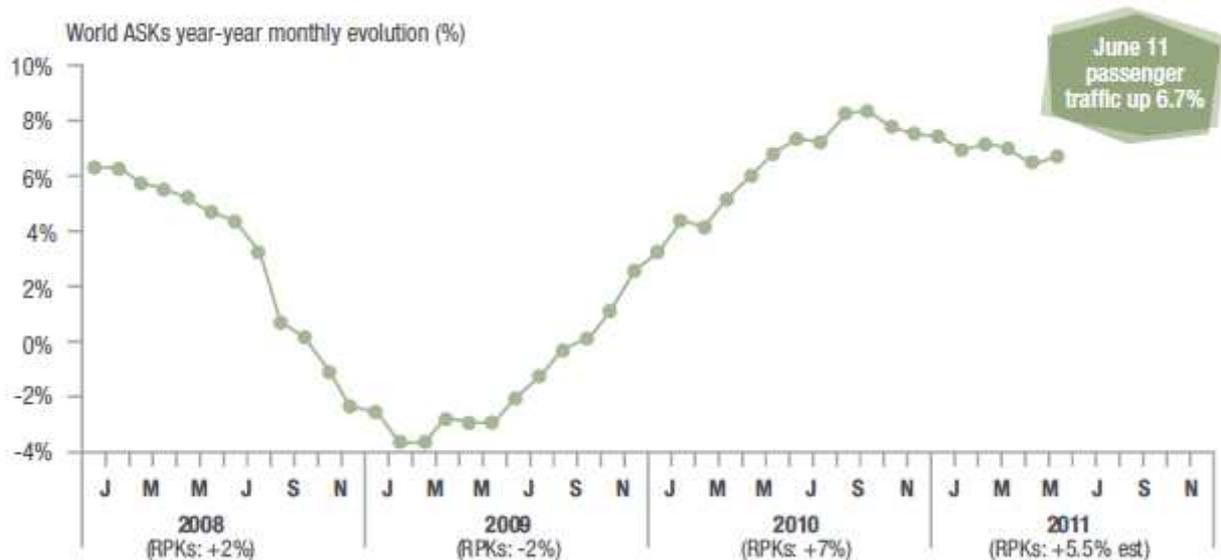
II. 에어버스(AIRBUS) 세계시장 전망

항공기 제작사의 항공시장 전망을 통하여 세계항공산업의 현황과 미래를 파악하는데 참고할 수 있을 것으로 보고 에어버스에서 발표한 세계항공시장의 전망 결과를 위주로 요약하였다.

1. 여객 수요

1) 최근 세계 항공실적 추이

2008년 세계경제위기의 영향으로 항공부문에서는 2009년 실적이 크게 감소하였으나 이후 급속하게 회복되는 V자 형태를 나타내면서 향후에도 장기적으로 항공시장은 꾸준히 성장할 것으로 보인다.



자료 : Airbus, OAG

〈그림 2-1〉 세계 항공실적 증가 추이

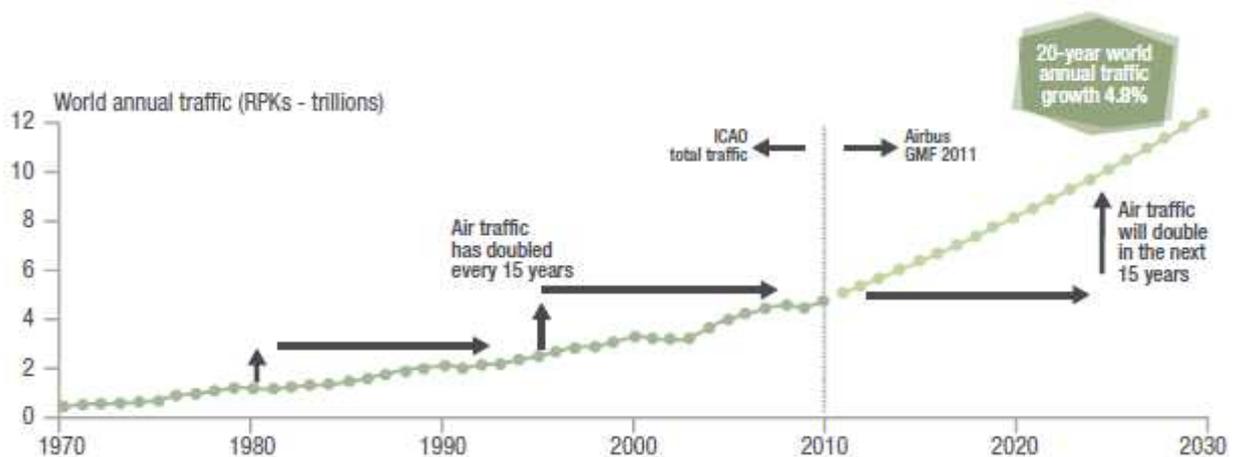
2) 여객수요전망

에어버스는 2030년까지 세계항공여객이 유상여객킬로(RPK) 기준으로 연평균 4.84% 성장할 것으로 전망하였다.

1970년부터 2010년까지의 ICAO의 자료를 살펴보면 1980년을 기준으로 약 15년 후인 1995년에는 여객실적이 2배가 증가하였고, 2010년 RPK는 1995년 실적의 두 배 수준에 해당하는 것을 알 수 있다.

에어버스는 RPK가 연평균 4.84% 성장으로 향후 15년 후인 2025년에는 2010년의 두배 수준에 이르고, 2030년에는 2010년 대비 약 157%가 추가 증가할 것으로 전망하였다.

에어버스는 앞으로의 항공여객수요를 BRICs¹⁾등의 개발도상국가가 주도적으로 확대해 나가고, 동시에 2030년에도 주요 선진 시장은 여전히 항공시장에서 높은 비율을 유지할 것으로 전망하였다.



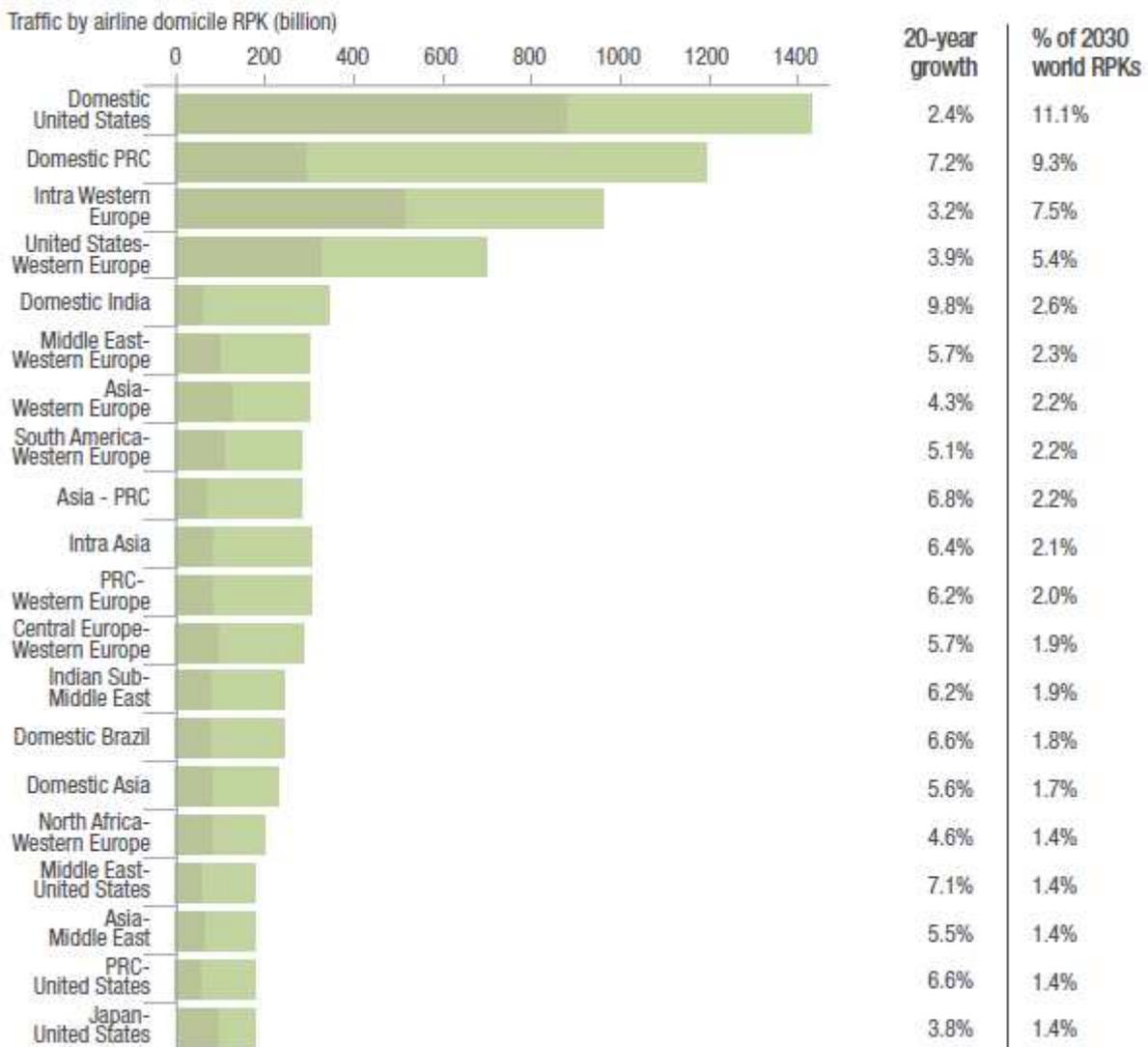
자료 : ICAO, Airbus

〈그림 2-2〉 여객수요 실적 및 전망 추이

1) 2000년대를 전후해 빠른 경제성장을 거듭하고 있는 브라질·러시아·인도·중국 등 신흥경제 4국을 일컫는 경제용어

시장을 주요국가와 지역을 중심으로 세분화시켜 살펴볼 때, 2030년에 미국 국내선 시장은 전체 RPK의 11.1%로써 가장 높은 점유율을 나타내고, 서유럽 내부시장은 기성 대형항공사와 저비용항공사의 발달로 전체 RPK의 8%로써 세 번째로 큰 시장으로 꼽힐 것으로 보고 있다.

에어버스는 2030년이 되면 <그림 2-3>의 20개 주요시장의 비율이 세계전체시장의 63%를 차지할 것으로 보았다.



자료 : Airbus Market Research & Forecast

<그림 2-3> 세분화 시장별 여객수요 전망

특히 BRICs 국가의 경제성장에 따른 항공수요 확대가 주목된다. 중국의 국내선 시장은 연평균 7.2%의 높은 성장을 통해 2010년 현재 네 번째에서 2030년에는 전체시장에서 두 번째로 큰 시장이 될 것으로 예측하였다.

인도의 국내선은 연평균 9.8%의 성장으로 2010년 실적이 6배가량 증가하여 2030년에는 세계에서 5번째 큰 시장으로 도약하고, 브라질의 국내선은 연평균 6.6% 성장하면서 2010보다 약 3.5배 증가하여 15번째 이내의 시장이 될 것으로 보았다. 러시아 국내선은 약 2.5배 증가한 25번째 시장으로 성장할 것으로 전망하였다.

BRICs 국가의 국내선시장과 단거리 노선의 빠른 성장으로 수요확대가 예상되는 가운데 이러한 현상은 저비용항공사에게 많은 기회가 될 것으로 보인다.



주 : 단거리 시장(Short haul markets)은 미국국내선과 2,000해리이상 운항 기준 (Domestic US+ greater than 2,000nm operations²⁾)

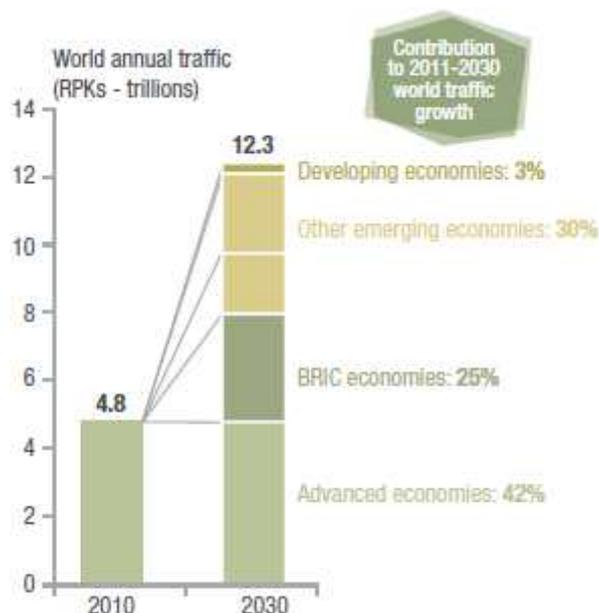
〈그림 2-4〉 단거리 시장에서의 LCC 비율

2) nautical mile은 자오선(子午線)의 위도(緯度) 1'의 평균거리를 말한다. 국제단위계(SI)와 함께 잠정적으로 사용이 허용된 단위이며, 1929년에 협정된 1국제해리는 1nmile=1,852m이다.

에어버스는 저비용항공사들이 세계 단거리 노선 시장에서 점유율이 지속적으로 증가하여 현재 23% 수준에서 2020년까지 29%, 2030년까지 34%의 비율을 차지할 것으로 예측하고 있다. 지역별로 볼 때 서유럽 내부노선이나, 아세안의 국내선 노선 등과 같은 일부 지역에서의 단거리 노선은 2030년까지 60%에 이르는 곳도 나타날 것으로 보았다.

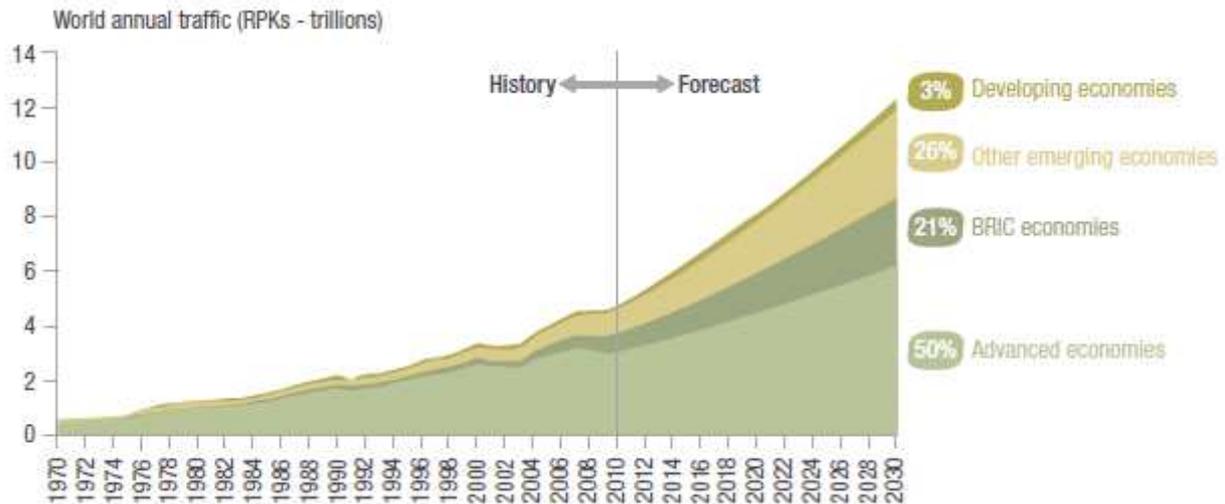
향후 20년간 경제성장 중 개발도상국가의 비율이 56%를 차지할 것으로 전망되는 가운데 항공부분에서도 2030년의 여객수요에서 54개 개발도상국의 비율이 55%를 차지할 것으로 보았다. 55%중에서 BRICs의 4개 국가가 25%, 나머지 50개의 개발도상국이 30%에 해당한다.

에어버스는 현재 2030년에도 선진 경제권에 등록된 항공사의 점유비율은 여전히 세계교통량의 절반 가량을 차지할 것으로 보고 있다. 세계 시장에서 선진국의 항공실적 비율은 약간 감소하겠지만 2030년에는 선진국에 등록된 항공사 실적만으로도 2010년 세계전체항공교통량 만큼의 실적을 나타낼 것이라고 하였다.



주 : 100좌석 이상의 여객기

〈그림 2-5〉 2030년 경제권별 항공여객 비율



〈그림 2-6〉 2030년 경제권별 항공여객시장 비율 전망

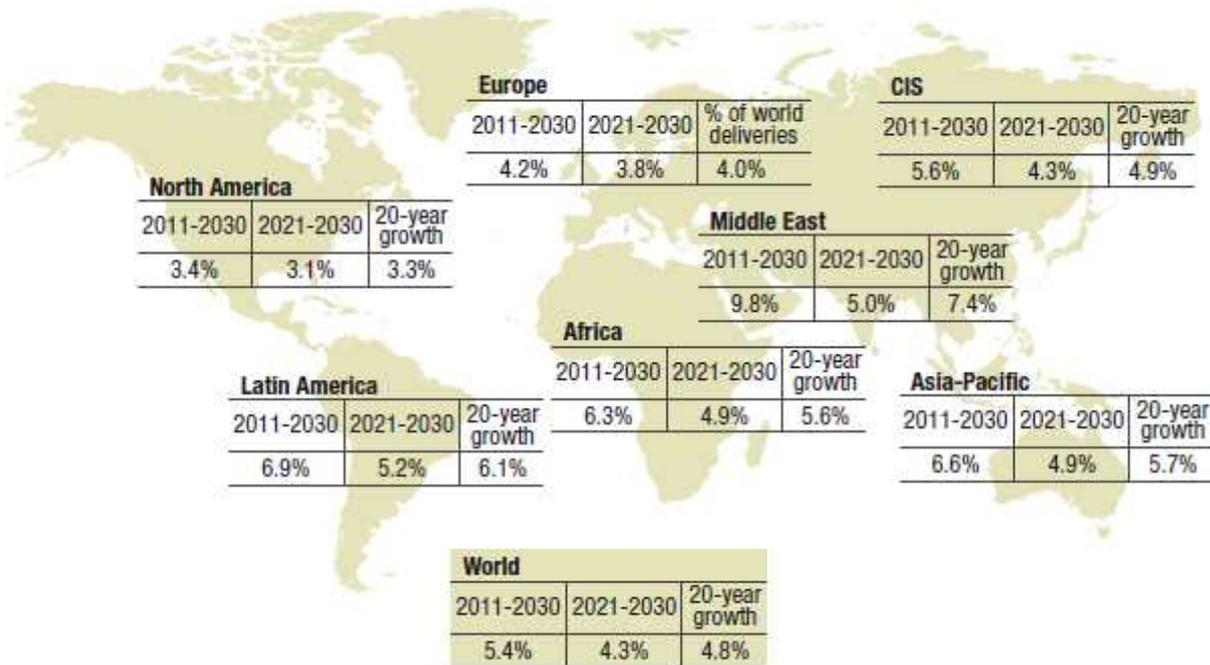
지역별로 보면 중동, 라틴아메리카, 아태지역에 위치한 항공사 여객교통량은 각각 7.4%, 6.1%, 5.7%로 평균 교통량보다 높은 증가율을 보일 것으로 전망하였다. 이 지역들은 시간이 지남에 따라 여행에 대한 수요와 공급이 확대되면서 시장이 빠르게 성장하게 될 것으로 보았다.

아프리카와 CIS지역의 항공사도 세계평균 4.8%보다 높은 성장을 예측하였으나 유럽과 북미 항공사들은 연평균 4.0%와 3.3% 증가 수준을 나타낼 것으로 보았다.

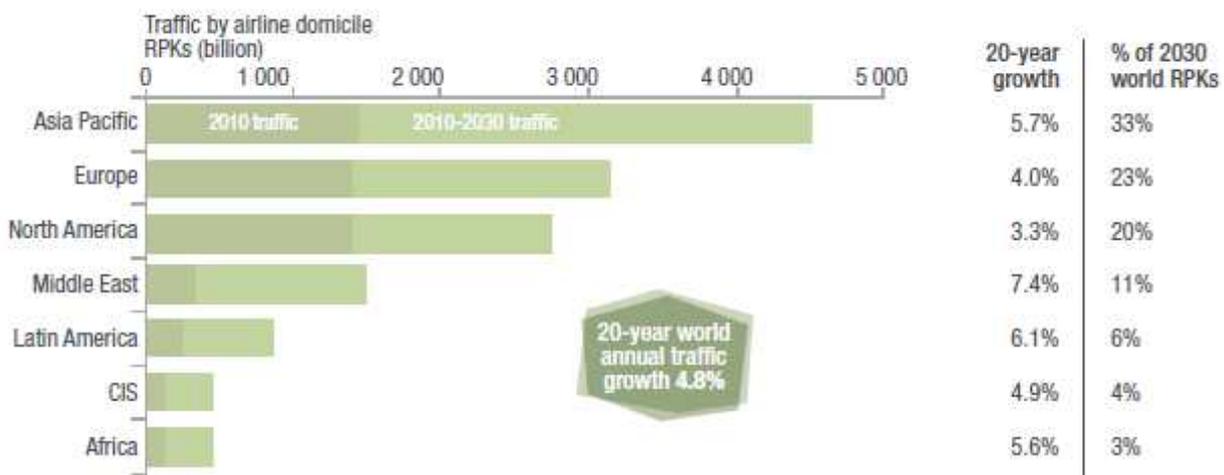
세계 지역 중 향후 가장 큰 변화를 보여줄 곳은 아태지역으로 2030년 전세계 시장의 33%를 차지할 것으로 전망하였다. 중동지역은 가장 빠른 증가율이 전망되면서 2010년 세계시장에서 7%의 점유율이 2030년 11%로 상승할 것으로 예상되고 있다.

네트워크항공사, 저비용항공사, 특정항공사, 지역항공사 등 항공사업 유형별로 실적 점유율을 살펴보면, 네트워크항공사(Network Airline)는 2030년에도 전체의 74% 비율을 차지할 것으로 전망된다. 네트워크항공사 중 글로벌 네트워크항공사가 56%, 메이저 네트워크항공사가 14%에 해당한다.

저비용항공사는 연평균 1.4% 증가하면서 2030년에는 전체 시장의 19%를 차지할 것으로 전망된다.

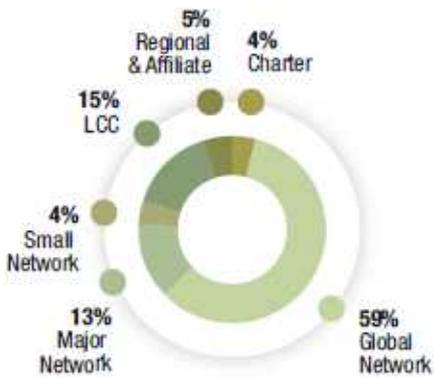


〈그림 2-7〉 항공사 등록 지역별 여객성장률 전망

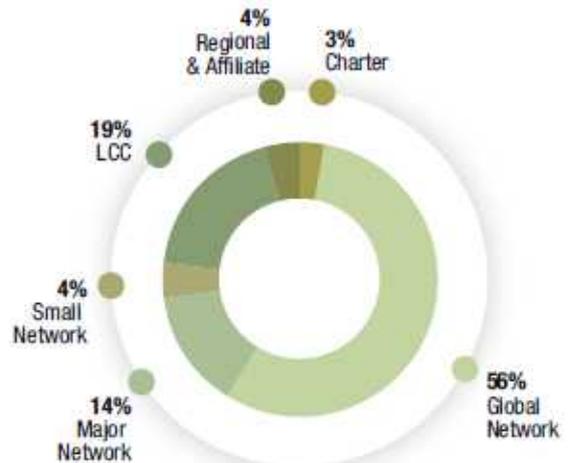


〈그림 2-8〉 세계지역별 증가율 및 점유율 전망

Traffic at end 2010 4.8 trillion RPKs

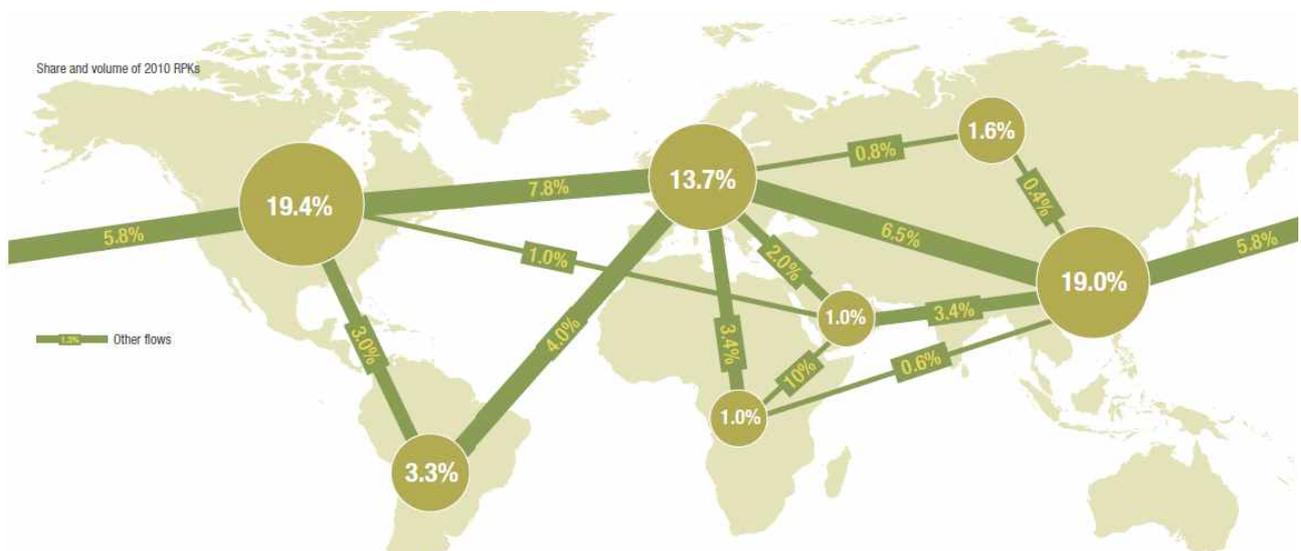


Traffic at end 2030 12.3 trillion RPKs

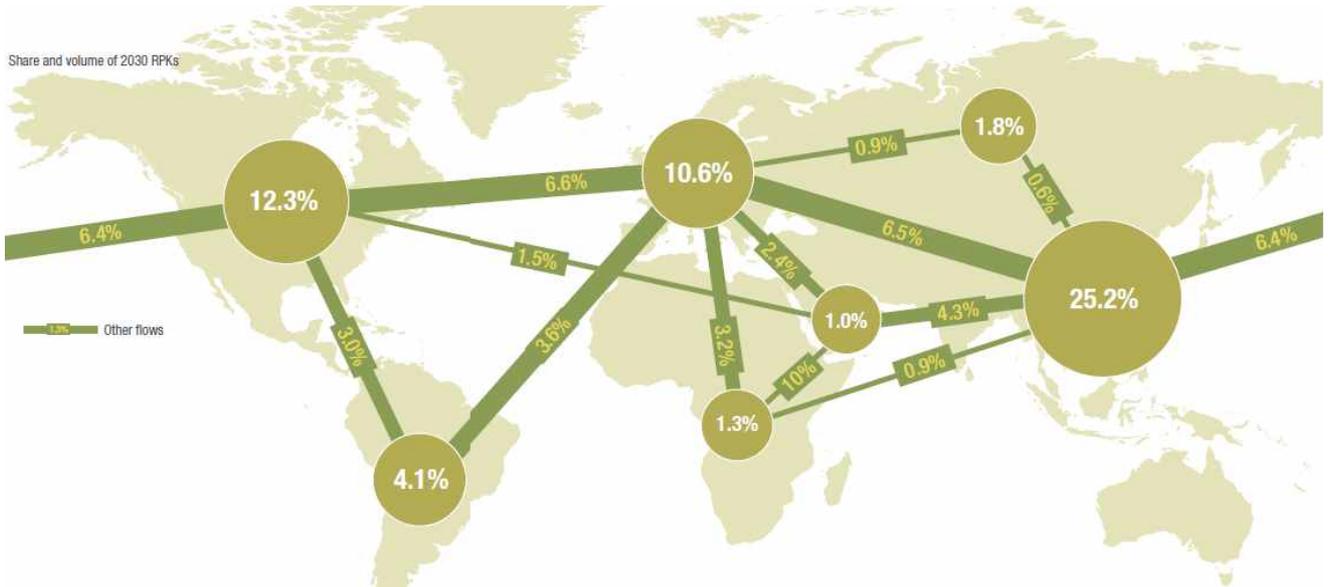


〈그림 2-9〉 항공사 유형별 여객 점유율 비교

지역내 또는 지역간 실적에서 현재 북미 지역은 세계 가장 높은 점유율을 나타내고 있지만 조만간 아태지역 항공사가 북미지역 항공사의 실적을 넘어서게 될 것이다. 아태지역 실적의 비율은 현재 19%로 북미지역보다 조금 낮은 수준이지만 2030년에는 25%까지 증가하여 아태지역이 가장 큰 항공시장으로 성장할 것으로 전망하고 있다.



〈그림 2-10〉 2010년 지역별 RPK 비율



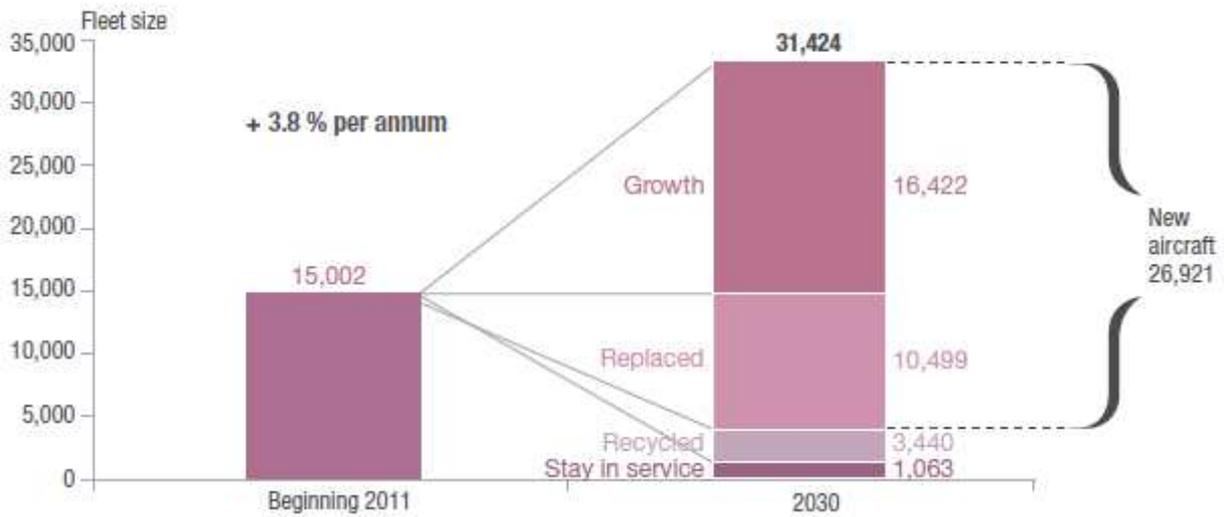
〈그림 2-11〉 2030년 지역별 RPK 비율 전망

2. 여객기 수요

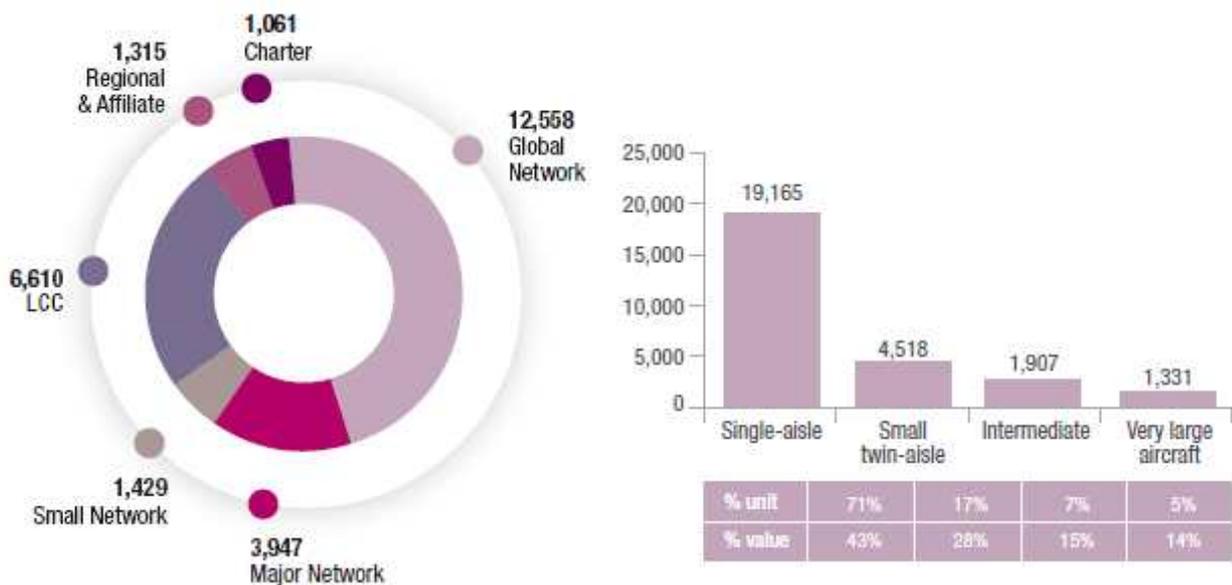
에어버스는 항공기 좌석 100석 이상 항공기 수요는 2011년 1만5천대에서 2030년 3만1천대를 넘어설 것으로 전망하고 있다. 현재 1만5천대 항공기 중에도 1만5백대는 더 효율적인 모델로 교체되고, 3천4백대는 경제적 효율성을 고려하여 다른 여객서비스에 재활용되거나 일부 화물기로 전환될 것으로 보았다. 따라서 신규 필요 항공기는 약2만7천대에 이를 것으로 예측하였다.

에어버스는 앞으로 20년간 항공기 수요에 대하여 항공사 유형별로 구분하였는데, 글로벌 네트워크항공사(Global Network)는 1만2천5백대 이상, 주요 네트워크항공사(Major Network) 4천여대, 소형 네트워크항공사(Small Network) 천4백대를 필요로 할 것으로 보았다. 특히 LCC는 평균운항거리가 증가하면서 전체 필요항공기의 25% 수준의 6천6백대의 항공기 수요가 발생할 것으로 보았다.

새로운 여객기에 대한 수요는 매년 평균 1,350여대가 발생할 것으로 보는 가운데 항공기 규모에 따라 single-aisle이 19,165대, small twin-aisle이 4,518대, Intermediate가 1,907대, Very large Aircraft가 1,331대가 필요할 것으로 보았다



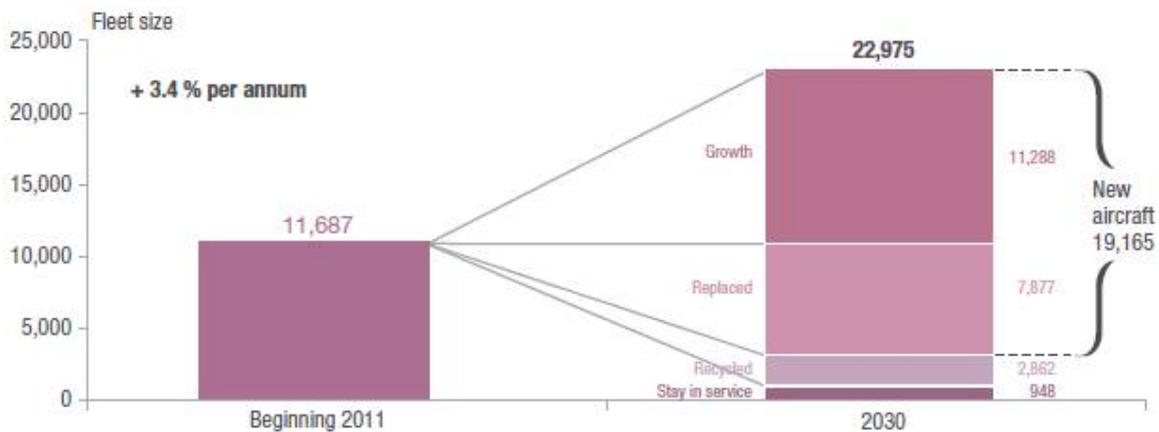
〈그림 2-12〉 2030년 여객기 수요 전망



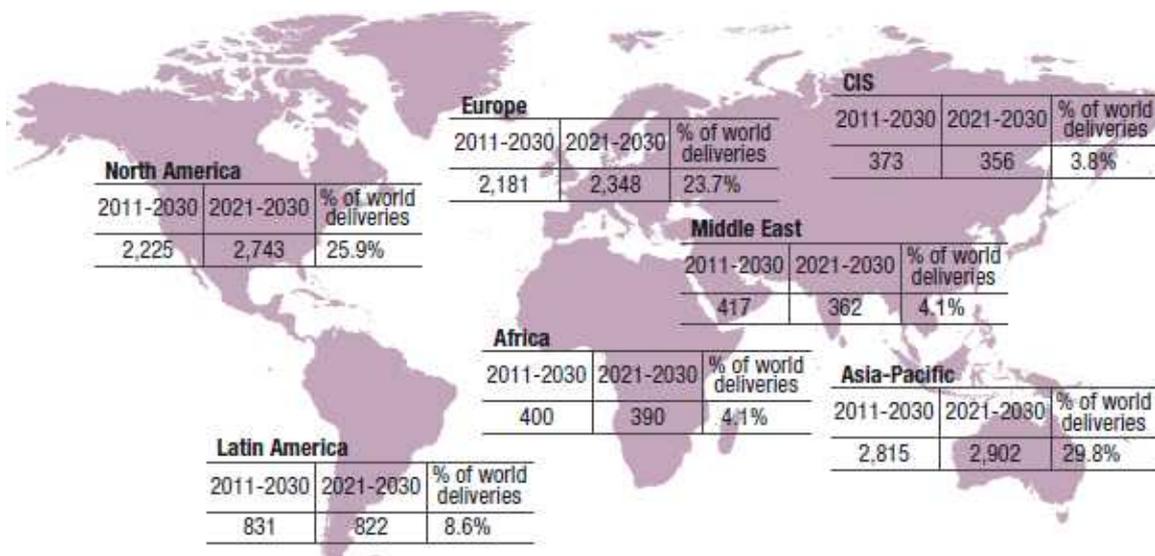
〈그림 2-13〉 항공사 유형 및 항공기 규모별 항공기 수요 전망

single-aisle 항공기는 현재 11,700여대로 전체 여객기의 78%를 차지하는 주요 항공기에 해당된다. 2030년 까지 single aisle 항공기 수요는 연평균 3.4% 증가하여 23,000대로 현재의 약 2배가 운항될 것으로 전망하였다. 비율은 전체의 73% 수준으로 현재보다는 조금 낮아지겠지만 항공기 교체 등을 고려하면 2030년 까지 약 19,200의 신규 항공기가 필요할 것으로 보고 있다.

지역별로는 아태지역, 북미, 유럽지역이 각각 5천대 안팎을 필요로 할 것으로 전망하였다.



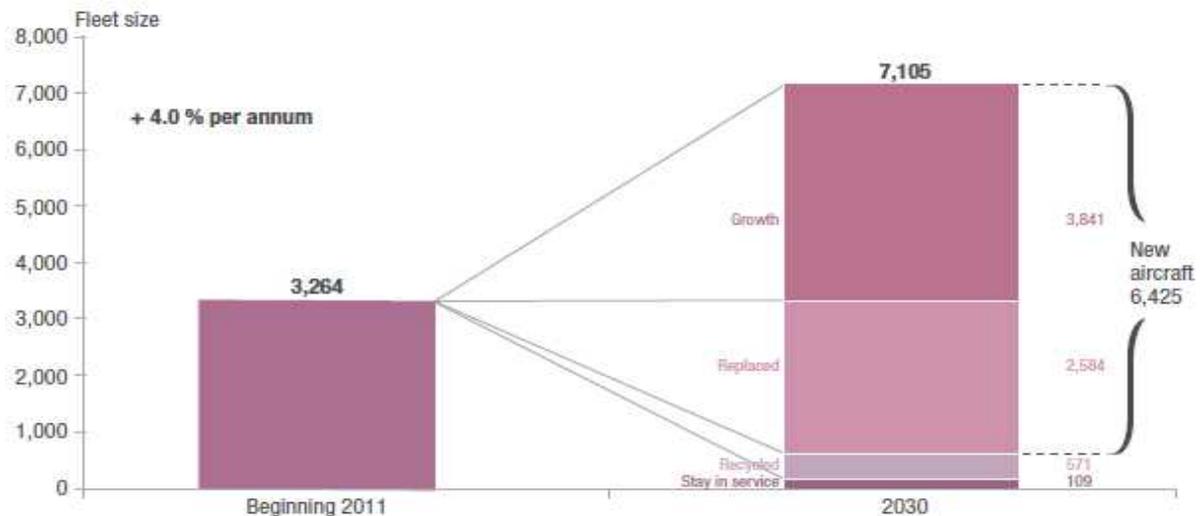
〈그림 2-14〉 single-aisle 수요 전망



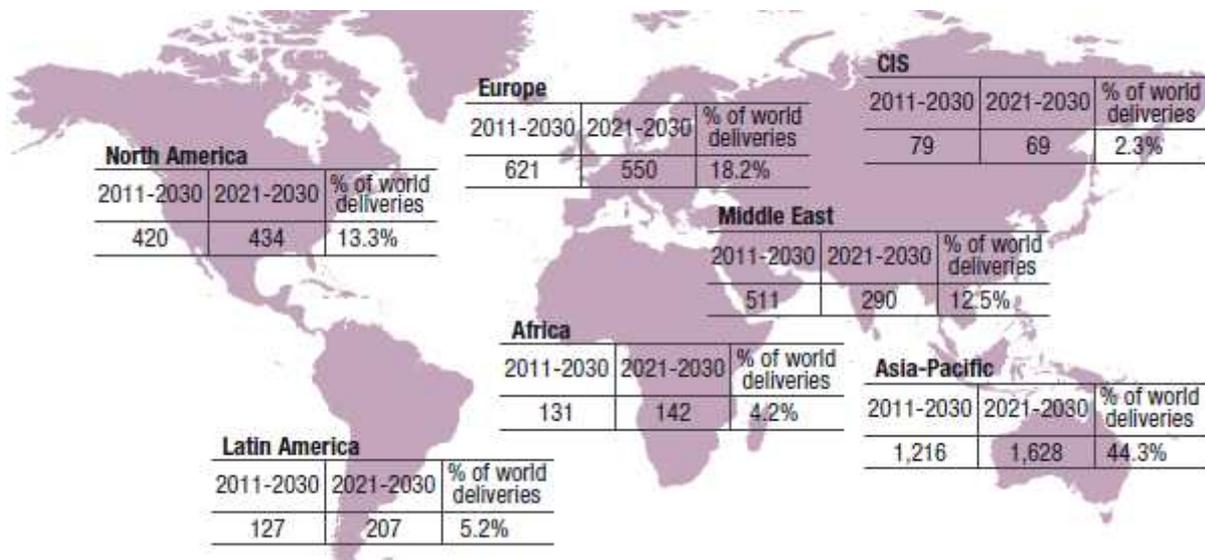
〈그림 2-15〉 세계 지역별 single-aisle 수요 전망

Twin-aisle 항공기는 보통 250-400 좌석 항공기로 현재 3,300대에서 연평균 4.0% 수요가 증가하여 2030년에는 약 7,100대를 운항할 것으로 보고, 현재 항공기가 교체되는 부분을 고려하면 약 6400대의 신규항공기가 필요할 것으로 전망하였다.

Twin-aisle 항공기에 대한 수요는 지역별로 아태지역이 두드러질 것으로 보았다. 아태지역은 전체 Twin-aisle 수급의 44% 이상을 필요로 할 것으로 보았다.

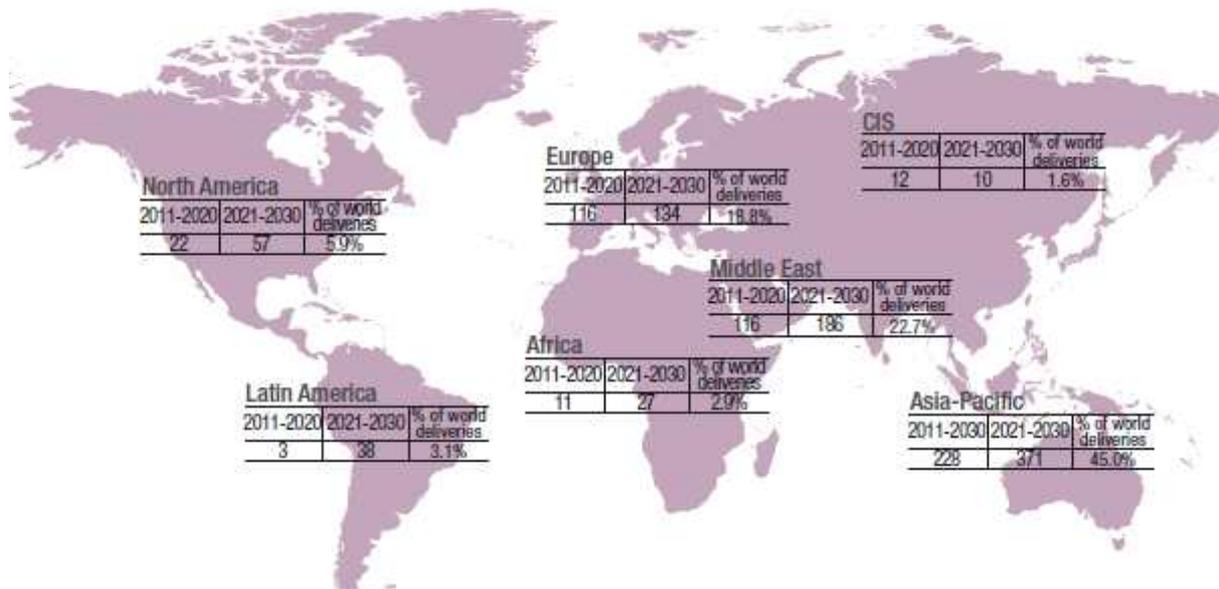


〈그림 2-16〉 Twin-aisle 수요 전망



〈그림 2-17〉 세계 지역별 Twin-aisle 수요 전망

A380과 같은 초대형항공기의 경우 2030년까지 예측한 1,331대 중 아태지역이 599대, 중동지역이 302대, 유럽이 250대의 수요가 발생할 것으로 전망하였다.



〈그림 2-18〉 세계 지역별 초대형 항공기 수요 전망

2030년까지 전망한 세계 지역별, 항공기 규모별로 세부적인 자료는 다음과 같다.

〈표 2-1〉 2030년 항공기 수요 전망

	Africa	Asia Pacific	CIS	Europe	Latin America & Caribbean	Middle East	North America	TOTAL
50-seats	207	313	48	224	169	21	503	1,485
70/85-seats	273	925	284	583	311	70	1,016	3,462
100-seats	108	266	102	406	278	72	503	1,735
125/210 seats	682	5,451	627	4,123	1,375	707	4,465	17,430
Small twin-aisle	214	1,933	128	807	281	523	632	4,518
Intermediate twin-aisle	59	911	20	364	53	278	222	1,907
VLA	38	599	22	250	41	302	79	1,331
TOTAL	1,581	10,398	1,231	6,757	2,508	1,973	7,420	31,868

2030년까지 전망한 기간별, 항공기 규모별 세부적인 자료는 다음과 같다.

〈표 2-2〉 기간별 항공기 수요 전망

	Fleet 2010	New Aircraft deliveries 2011-2020	New Aircraft deliveries 2021-2030	New Aircraft deliveries 2011-2030	Recycled	Remaining in service With same operator	Fleet 2030
50-seats	4,917	642	843	1,485	828	101	2,414
70/85-seats	1,557	1,619	1,843	3,462	344	172	3,978
100-seats	1,455	996	799	1,735	147	130	2,012
125/210 seats	10,232	8,246	9,184	17,430	2,715	818	20,963
Small twin-aisle	2,348	2,318	2,200	4,518	455	57	5,030
Intermediate twin-aisle	916	787	1,120	1,907	116	52	2,075
VLA	51	508	823	1,331	7	6	1,344
TOTAL	21,476	15,116	16,752	31,868	4,612	1,336	37,816

〈참고자료〉

IATA, Airline Industry Forecast 2011~2015년, 2011.10.

Airbus, Global Market Forecast 2011-2030년, 2011.9.