

# 東아시아의 航空現況과 展望

申 東 春\*

## < 目 次 >

- I. 머리말
- II. 동아시아의 항공현황 개관
- III. 동아시아 항공관계의 분석적 고찰
- IV. 전망

## I. 머리말

우선 논의를 진행시키기에 앞서 동아시아의 범위에 대하여 정의를 할 필요가 있다. 여기서는 엄밀한 지리적인 범위보다는 분석의 목적상 필요한 항공 지정학적인 입장에서 고려하는 것이 필요하다고 생각된다. 따라서 한국(남·북한), 일본을 비롯하여 중국과 주변 지역 즉, 대만, 홍콩, 마카오를 포함시키는 것이 적절할 것이다.

동아시아 지역은 이미 높은 수준의 경제발전을 이룩한 일본을 제외하고 높은 경제성장률과 이에 따른 항공수요의 지속적인 증가추세를 보여주고 있다. 이러한 수요에 비하여 공항과 항행시설은 크게 부족하여 다수의 신공항을 건설중에 있거나 계획중에 있다.

또한 동아시아지역은 유교문화권에 속하여 구미지역과 비교하여 보다 권위주의적인 정치, 행정문화와 이에 영향을 받아 항공에 관한 규제정도가 상대

\* 韓國航空宇宙法學會 常任理事, 建設交通部 國際協力課長.

적으로 강하다고 볼 수 있다. 즉, 시장개방에 대한 점진적 접근이나 시장수요에 입각한 공급력 증가 방식, 항공사의 보호정책 같은 것이 그 예에 속한다.

동아시아에 속한 이들 국가들은 지리적, 정치적, 경제적, 문화적으로 상호 밀접한 관계에 있기 때문에 양자협정을 포함한 항공교통, 항로, 관제, 수색, 구조 등 이들 국가간 항공협력관계의 가능성이 많다.

본고에서는 동아시아 국가의 항공관계의 특성을 고찰하고 향후 발전 전망에 대하여도 언급하기로 한다.

## II. 동아시아의 항공현황 개관

동아시아 지역이 속하고 있는 아·태지역은 국제항공시장에서 인/키로 기준으로 약30%의 비중을 차지하고 있다. 아·태지역 경제의 역동성 성장 전망으로 인하여 이러한 비중은 더욱 높아질 것으로 전망된다(표1 참조).

국제여객 및 화물의 운송실적 면에서 일본, 한국, 중국이 세계30위내에 있다. 아래 통계에는 ICAO 회원국만 나타나므로 비회원인 대만, 홍콩, 마카오는 순위에 나타나 있지 않다(표2 참조).

표3은 city pair 별 운송 실적 면에서 4개의 동아시아 국가내 city pair(홍콩-대북, 서울-동경, 홍콩-동경, 대북-동경)가 세계25위내에 들어 있음을 보여주고 있다. 동아시아에서는 동경 발착 교통량이 가장 많음을 알 수 있다.

한편 공항의 항공수송 처리 실적면에서는 동아시아중 홍콩, 동경 나리타, 김포, 장개석공항 등 4개공항이 세계25위권내에 들어 있다(표4 참조).

동아시아 지역에서는 급격한 수요의 증가로 인한 공항처리 능력의 부족이 만성적으로 나타나고 있으며 각국에서 신공항을 건설중에 있거나 계획중에 있다. 한국의 인천국제공항, 상해 포동지구의 신공항, 홍콩 첵랍콕공항, 일본 중부권 공항 등이 그 예에 속한다.

다음 항공사의 규모나 운송실적 면에서 이 지역의 항공사는 여객의 경우 4개 항공사 (JAL, CPA, KAL, ANA)가 화물에서는 6개항공사 (KAL, JAL, CPA, AAR, AIR CHINA)가 세계 30위권내에 들고 있다.

### III. 동아시아 항공관계의 분석적 고찰

앞에서 언급한 바와 같이 동아시아 항공관계의 특징은 구미지역에 비하여 상대적으로 규제정도가 강하며, 이것은 양자협정에 잘 반영이 되어 있다. 이러한 동아시아 지역 내에서의 규제적 항공관계는 역외 국가나 블록이 항공자유화 정책을 추진하는 경우 마찰의 근거가 된다. 예를 들면 일본-미국 항공관계의 경우 이러한 두 가지의 상반된 정책과 노선이 충돌을 일으켜 오랫동안 분쟁을 거듭해 오고 있다. 이하에서는 주로 지역내의 항공관계의 특징에 초점을 맞추어 분석하기로 한다.

#### 1. 한국, 일본, 중국

한·일 항공관계는 우선 양국의 지리적 인접성과 정치, 경제적인 관계로부터 특성을 찾아야 할 것 같다. 한국항공사는 현재 19개의 일본 도시에 운항하고 있으며 운송량은 전체 국제선에서 40%이상을 차지하는 거대 시장이다.

반면 일본측 항공사는 고비용구조에 의한 경쟁력 약화로 인하여 한국항공사에 비하여 한일노선에 다소 소극적인 상황이다. 최근에 개설된 대부분의 신규노선의 경우 한국항공사가 일방 운항하고 있다. 이러한 현상에 대하여 일본측은 최근 일련의 항공회담에서 한국항공사에 유리한 5, 6자유 수송과 부정기편 운항으로 양국항공관계가 불균형하다는 입장을 보이고 있다. 따라서 일본 지방도시의 한국 취항캠페인에도 불구하고 최근 신규노선 개설은 이루어지고 있지 못한 실정이다.

그러나 현재의 양국 항공관계는 주로 일본 주요 공항 (나리타, 오사카, 나고야, 후쿠오카 등)의 처리 능력 부족으로 인하여 상당수의 일본 지방도시 사람들이 인접해 있는 서울, 부산 등지로 와서 다른 목적으로 여행하는 방법을

택한 결과로 한국측이 원인을 제공했다고 볼 수는 없다.

최근 미국의 open sky initiative와 관련하여 일본은 즉시 거부 의사를 표명하였으며, 한국측의 대응과 관련하여 일본측이 한일관계에 영향을 주는 방향으로 의사결정을 할 수 있는 가능성도 배제할 수 없다. 한국의 국제항공시장의 규모로 볼 때 일본, 미국은 다같이 중요한 시장으로 앞으로 유연하고 탄력적인 항공외교 역량을 발휘하여야 할 것으로 사료된다.

다음 한·중항공관계를 보면 '86아시안 게임, '88올림픽, '90아시안 게임을 계기로한 전세기운항을 시발로 관계를 발전시켜 왔으며 이후 양국수교 이전에 정기항공노선 개설을 위한 협상이 진행되었고 공식, 비공식 회담을 포함한 약 3년 5개월여의 협상 끝에 '96. 7월 타결되었으며 '94. 12월 양국간 운항이 개시되었다.

현재 한국항공사는 중국의 북경, 상해, 심양, 청도, 천진의 정기노선외에도 광주, 장춘 등에 전세기를 운항하고 있다. 중국측은 북경, 상해, 청도 이외에 대련에서 일방운항하고 있고 연대 등지에서 전세기를 운항하고 있다.

중국의 항공교섭에 관한 특징은 대외관계의 기본적인 태도가 반영되어진다고 보여지는 바, 결과의 외형적인 균형을 추구하고, 현재 중국항공사의 경쟁력 부족을 인위적으로 보완하기 위한 상무협정 방식에 의한 상업적 이익의 보장과 이에 따른 완고한 교섭자세를 들 수 있다.

앞으로 중국의 경제성장이 계속되고 이에 따른 해외여행이 확대될 것으로 항공수요는 폭발적인 증가를 할 것으로 예상된다. 이렇게 볼 때 한·중관계는 단기적인 것보다는 장기적인 시야와 이익의 개념으로 접근하는 것이 바람직하다고 생각된다.

## 2. 중국, 대만, 홍콩, 마카오

우선 홍콩, 마카오의 경우 현재는 외국령으로 되어 있지만 홍콩은 '97. 7월에, 마카오는 '99년 12월에 중국에 반환될 예정으로 있어 특수한 상황에 있다.

중국과 이들 외국령은 이미 상당한 기간 동안 반환에 대비해왔다. 따라서 한국과 이들 정부와의 직접적인 관계는 시간이 경과함에 따라 감소될 수밖에 없으며, 문제해결을 위해서는 중국정부와 직접 교섭을 하게 될 것이다.

홍콩의 경우 중국, 영국, 홍콩 3자간 협약을 통하여 홍콩의 중국 반환이후 50년간 자본주의 경제체제를 보장받도록 되어 있다. 홍콩은 90년 초반부터 종래 홍콩을 영국영토의 일부분으로 간주하는 영국/X간 항공협정을 홍콩/X간 항공협정으로 분리하여 새로운 협정을 체결해 왔다. 이 과정에서 주로 Cathay Pacific 항공의 장래문제로 항공사의 실질적 소유(substantial ownership) 개념은 주된 사무소 (principal place of business) 개념으로 바뀌었다. 그리고 이러한 항공협상결과는 소위 공동연락위원회 (JLG: Joint Liaison Group)에 보고되어 승인을 받았던 것이다. CPA는 그 동안 중국자본의 지분을 확대하는 등 홍콩 반환 이후에 대비해 왔다.

마카오의 경우 '95. 11월 새로운 공항이 개항되었으며 이를 계기로 아국 항공사도 주3-4회 운항하고 있다. 중국의 새로운 관문으로서 홍콩과 경쟁하기 위해서 5자유를 제외하고는 개방적인 항공정책을 취하고 있다(한국에는 주14회까지 허용). 이미 항공협상시부터 중국CAAC의 관리가 참여하여 향후 중국 반환에 대비하여 중국의 영향력 증대 및 이익을 반영하고 있는 것이다. 특히 항공사의 소유권에 대하여는 실질적 소유를 정확히 규정하지 않고 중국과 포르투갈정부의 마카오항공에 대한 지분에 따라 소유되는 항공사로 정의하고 있다.

중국, 대만의 항공관계는 남·북한 항공관계보다는 유연한 것으로 평가되고 있다. 최근 양국간 항공노선 개설을 위한 협상이 빈번하게 진행되어 왔으며, 본토와 대만간 직항노선은 아니지만 홍콩을 경유하는 노선 운항의 형태로 노선 개설에 합의하였다. 향후의 항공관계는 소위 양안(兩岸)관계에 크게 의존할 것이다.

### 3. 한·대만

1992. 8월 한·중간의 국교수립과 대만과의 단교로 한국항공사(주21회 운항)와 대만항공사(주15회 운항)의 운항이 중단되었다. 운항 중단으로 말미암

아 항공사의 운임 수입은 물론이고, 대만관광객의 급감으로 인한 관광 수입 감소등 경제적 손실은 매우 컸다. 더욱이 한국항공사는 대만의 영공통과 불허로 중국과 필리핀으로 우회 운항을 하게 됨으로써 운항시간과 연료비가 추가되는 결과를 가져왔다.

일본, 대만의 경우는 단항 1년만에 일본이 대만에 운항할 별도의 항공사(JAL의 자회사 JAPAN ASIA)를 설립하고 대만 운항 항공사는 하네다공항을 이용하도록 하면서 이루어졌다. 한국의 경우 별도의 항공사 설립은 불필요하지만 김포공항 이용의 경우 중국과 대만항공사는 별도의 터미날을 사용토록 하면 될 것이다.

'95. 3월 대북에서 운항재개를 위한 비공식 예비회담이 개최되었으나 주권과 관련된 용어의 표현 문제와 단교 이후의 기본적인 관계의 미정립으로 아무런 결과없이 끝나고 말았다. 앞으로 항공기 운항 재개를 위하여는 고위급에서의 기본 관계 재정립 등 정치적인 화해가 선행된 후 구체적인 항공회담에 들어가는 것이 바람직하다고 생각된다.

#### 4. 남·북한 항공관계

남북한은 현재까지 어떠한 공식, 비공식 항공관계도 없었다. 그러다가 최근에 들어와서 주로 미국항공사의 단축 항로개설 요구와 북한의 영공통과료 징수에 의한 외화획득 필요성에 따라 ICAO 주선으로 남·북한 일본이 참여한 회담에서 대구와 평양FIR을 통과하는 항로 개설을 추진하여 왔다.

관계, 통신, 수색, 구조 등의 항공기 운항상의 제반 안전을 보장하기 위한 직통전화 설치가 회담 성공의 관건으로서 북한의 수용 여부가 계속 관심거리로 남아있다.

또한 경수로건설을 위한 인원 및 물자지원을 위해 항공기 수송이 필요한바 앞으로 어느 항로를 통하여 운항할 것인지에 대해 협의가 이루어질 가능성이 많다.

남북한 항공협력이 진전될 경우 북한, 일본간 항공협력도 진전될 가능성이

있는데, 예를 들면 평양/동경간 항로개설, 전세기 운항 등이 그것이다.

#### IV. 전망

우선 항공수요면에서 한국은 현재 연간 약400만명을 상회하고 있고 이러한 증가추세는 계속될 것이다. 일본은 약1500만명 수준으로 당초의 1000만명 배 증계획을 앞당겨 도달하였다. 양국의 경우 국민의 약10% 정도가 해외여행을 하고 있다고 볼 수 있다.

중국인구는 12억의 10%가 해외여행을 할 경우 1억 2천만명, 1% 경우 1200만명으로 폭발적 잠재력을 보유하고 있다. 대만, 홍콩, 마카오도 계속 성장한다고 예상되므로 동아시아지역이 세계항공시장에서 차지하는 비중이 크게 높아질 전망이다. 따라서 국제항공관계에서의 영향력도 점증할 것이다.

현재 미국은 아·태지역 국가에 대하여 Open-sky 협정을 제의하고 있다. 이에 대하여 일본, 중국은 즉시 거부하였으며 한국은 보다 유연한 입장을 가지고 대처할 것으로 보인다. 싱가포르나 뉴질랜드 같이 소규모의 국내 시장을 가지고 있는 국가는 미국의 제안을 수용하는 입장으로 있다.

이러한 미국의 움직임과 향후 EU에서의 항공발전에 대응하여 동아시아 항공협약체제의 가능성을 생각해 볼 수 있다. 앞에서 언급한 바와 같이 한국, 중국, 일본은 국제항공문제에 대하여 상이한 여건을 가지고 있고 입장도 상이한 실정으로 있다.

그럼에도 불구하고 대외 관계에서 공동보조를 취한다면 미국, EU 등에 상당한 견제세력으로 작용할 가능성이 많다. EU나 NAFTA와 같은 블록의 결성 가능성은 거의 없어 보이며, 다만 필요할 경우 사안별로 느슨한 공조체제는 현실적으로 가능한 방법으로 보여진다.

현재 APEC에서도 항공서비스 문제를 논의중에 있으며 수송실무그룹의 19개 과제중 가장 논란이 많은 문제중의 하나이다. '96. 6월 미국 워싱턴에서 개

최된 제1차 APEC교통장관회의에서 발의된 “균등한 기회를 가진 보다 경쟁적인 서비스”과제는 '95. 10월 싱가포르에서 개최된 소그룹회의 결과 보고서를 작성하여 APEC수송실무그룹회의에 제출한 바 있다.

미국은 항공서비스를 자유화 항목으로 분류하여 GATT협정안보다 진일보하여 운수권의 역내 개방을 도모하고 이는 반면, 일본, 태국 등은 이에 완강하게 반대하고 있어 양자협정의 양상이 APEC에서도 재현하고 있는 것처럼 보인다.

참고로 APEC은 오사카 정상회담에서 APEC활동에 대하여 무역 및 투자자유화 및 촉진 (TRADE AND INVESTMENT LIBERALIZATION AND FACILITATION)과 경제 및 기술협력분야 (ECONOMIC AND TECHNICAL COOPERATION)로 나누어 각각에 대하여 지침을 제시한 바 있다. 특정 과제가 자유화 항목으로 분류될 경우 회원국은 이에 구속되는 효과가 있다.

또한 1995년 1월 교토에서 열린 아시아·오세아니아국제항공포럼은 일본의 주도로 미국, 캐나다 등을 제외한 아·태지역국가간 협의의 장이 되었으며, 자유화 문제에 대하여는 ICAO주최로 열린 제4차항공운수회의의 결과에서 크게 벗어나지 않는 것으로 보인다.

분명한 것은 각국의 입장 차이에도 불구하고 세계의 항공동향을 볼 때 각국의 항공운송산업(항공사, 공항, 지상제조업체 등)의 경쟁력 강화가 가장 시급한 과제로 인식되어야 한다는 점이다. 왜냐하면 어떠한 종류의 정책에도 불구하고 경쟁력 있는 업체만이 생존할 수 있기 때문이다.



표1 아태지역의 국제여객 및 화물 운송실적 비중

By ICAO statistical region of airline registration	Aircraft kilometres (millions)	Aircraft departures (thousands)	Passengers carried (thousands)	Passenger - kilometres performed (millions)	Passenger load factor (%)	Freight (millions)	Tonne - kilometres performed (millions)	Tonne - kilometres available (millions)	Weight load factor (%)
Europe (not including CIS) Percentage of world traffic	3,125 37.5	2,230 51.6	154,829 41.7	408,313 32.9	69	23,218 32.8	62,973 33.4	93,229 31.2	68
Commonwealth of Independent States Percentage of world traffic	184 2.2	82 1.9	5,515 1.5	18,819 1.5	54	574 0.8	2,269 1.2	4,882 1.6	46
Europe (including CIS) Percentage of world traffic	3,309 39.7	2,312 53.5	160,343 43.3	427,132 34.4	68	23,792 33.6	65,242 34.6	98,111 32.8	66
Africa Percentage of world traffic	347 4.2	196 4.5	13,976 3.8	43,467 3.5	62	1,424 2.0	5,395 2.9	10,287 3.5	52
Middle East Percentage of world traffic	423 5.1	209 4.9	20,540 5.5	58,788 4.7	66	3,775 5.4	9,222 4.9	15,619 5.2	59
Asia and Pacific Percentage of world traffic	1,937 23.2	592 13.7	89,481 24.1	371,228 29.9	68	26,025 36.8	60,848 32.2	93,546 31.3	65
North America Percentage of world traffic	1,704 20.5	597 13.8	62,074 16.7	269,255 21.7	71	12,473 17.6	37,696 20.0	64,900 21.7	58
Latin America and Caribbean Percentage of world traffic	610 7.3	413 9.6	24,499 6.6	71,700 5.8	67	3,261 4.6	10,207 5.4	16,549 5.5	62
Total	8,330 100.0	4,319 100.0	370,913 100.0	1,241,570 100.0	68	70,750 100.0	188,610 100.0	299,012 100.0	63

Source - ICAO Air Transport Reporting Form A - 1.

출처: Annual Report of the Council, ICAO 1995

표2 국제여객 및 화물운송실적 세계30위권 이내국가

PASSENGER - KILOMETRES PERFORMED				FREIGHT AND MAIL TONNE - KILOMETRES PERFORMED				TOTAL TONNE - KILOMETRES PERFORMED			
Country or group countries	1995 (millions)	Ranking 1994	Ranking 1986	Country or group of countries	1995 (millions)	Ranking 1994	Ranking 1986	Country or group of countries	1995 (millions)	Ranking 1994	Ranking 1986
United States	240,215	1	1	United States	11,579	1	1	United States	33,376	1	1
United Kingdom	146,938	2	2	United Kingdom	7,025	2	5	United Kingdom	21,258	2	2
Japan	70,157	3	3	Japan	6,002	3	2	Japan	12,622	3	3
Germany	56,545	4	4	Germany	5,935	4	4	Germany	11,608	4	4
Singapore	48,400	5	5	Republic of Korea	5,608	5	7	Republic of Korea	9,325	5	9
Netherlands	48,249	6	7	France	4,500	6	3	France	9,096	6	5
France	44,810	7	6	Netherlands	3,807	7	6	Singapore	8,389	7	7
Republic of Korea	41,296	8	9	Singapore	3,774	8	8	Netherlands	8,343	8	6
Australia	41,056	9	7	Australia	1,648	9	10	Australia	5,438	9	9
Canada	31,421	10	10	Switzerland	1,554	10	12	Canada	4,231	10	10
Italy	26,156	11	11	Italy	1,470	11	9	Italy	3,824	11	12
Thailand	24,087	12	12	Canada	1,383	12	13	Switzerland	3,517	12	13
Brazil	20,118	13	13	Thailand	1,313	13	17	Thailand	3,487	13	14
Switzerland	20,016	14	14	Malaysia	1,170	14	18	Brazil	3,077	14	15
Malaysia	19,807	15	16	Brazil	1,143	15	14	Malaysia	2,811	15	16
Spain	19,681	16	15	Israel	1,075	16	16	Gulf States <sup>4</sup>	2,731	16	15
Gulf States <sup>4</sup>	18,584	17	17	Gulf States <sup>4</sup>	978	17	17	Spain	2,391	17	13
New Zealand	16,125	18	21	China <sup>2</sup>	926	18	15	China <sup>2</sup>	2,238	18	20
Russian Federation	15,972	19	20	Saudi Arabia	848	19	19	New Zealand	2,129	19	22
Indonesia	15,454	20	18	Chile	750	20	21	Indonesia	2,102	20	18
Scandinavia <sup>3</sup>	15,148	21	19	Indonesia	644	21	31	Israel	2,091	21	24
China <sup>2</sup>	13,900	22	23	Spain	625	22	25	Saudi Arabia	1,998	22	21

PASSENGER - KILOMETRES PERFORMED			FREIGHT AND MAIL TONNE - KILOMETRES PERFORMED			TOTAL TONNE - KILOMETRES PERFORMED		
Country or group countries	1995 (millions)	Ranking 1994 1986	Country or group of countries	1995 (millions)	Ranking 1994 1986	Country or group of countries	1995 (millions)	Ranking 1994 1986
Saudia Arabia	12,781		Belgium	614		Russian Federation	1,980	
Philippines	11,977	23 22 16	New Zealand	592	23 24 13	Scandinavia <sup>3</sup>	1,855	23 23 -
India	11,916	24 24 22	India	553	24 22 22	India	1,648	24 22 17
Israel	11,287	25 25 20	Russian Federation	543	25 28 18	Philippines	1,561	25 26 20
South Africa	9,952	26 26 23	Scandinavia <sup>3</sup>	485	26 26 -	Belgium	1,390	26 25 23
Belgium	8,620	27 28 30	Colombia	470	27 27 19	Pakistan	1,177	27 27 21
Pakistan	8,341	28 30 24	Pakistan	418	28 23 21	Chile	1,150	28 28 24
Argentina	7,884	29 29 26	Kuwait	336	29 29 23	South Africa	1,096	29 30 45
Mexico	7,884	30 32 31			30 31 28		30 29 27	
		30 27 19						

1. Most 1995 data are rounded estimates, thus the ranking may change when final data become available.
  2. Not including the Taiwan Province.
  3. Three States, Denmark, Norway and Sweden, are partners in the consortium airline "Scandinavian Airlines System".
  4. Four States, Bahrain, Oman, Qatar and United Arab Emirates, are partners in the multinational airline "Gulf Air".
- Source : ICAO Air Transport Reporting Form A - 1.

표3 city pair 운송실적 세계 25위권 이내

Rank	City - pair	Distance (km)	1994 (thousands)	1993 (thousands)	1994 / 1993 %	1994 / 1986 average
1	Hong Kong - Taipei	777	4,060	3,926	3.2	13.6
2	London - Paris	346	3,637	3,365	8.1	6.6
3	London - New York	5,539	2,574	2,386	7.9	4.3
4	Dublin - London	456	2,456	2,167	13.3	11.3
5	Kuala Lumpur - Singapore	335	2,436	2,318	5.1	8.5
6	Honolulu - Tokyo	6,134	2,285	2,022	13.0	9.5
7	Seoul - Tokyo	1,227	2,189	1,944	12.6	10.0
8	Bangkok - Hong Kong	1,743	2,074	1,978	4.9	8.2
9	Amsterdam - London	369	2,062	1,932	6.2	6.7
10	Hong Kong - Tokyo	2,938	1,881	1,799	4.6	5.5
11	Jakarta - Singapore	906	1,708	1,614	5.8	10.1
12	Taipei - Tokyo	2,182	1,540	1,423	8.2	3.0
13	Bangkok - Singapore	1,444	1,490	1,477	0.9	8.7
14	Hong Kong - Singapore	2,578	1,490	1,446	3.0	7.9
15	Frankfurt - London	654	1,410	1,313	7.4	6.4
16	Brussels - London	349	1,207	1,100	9.7	7.2
17	Hong Kong - Manila	1,126	1,207	1,058	14.1	8.0
18	New York - Paris	5,833	1,151	1,063	8.3	4.9
19	Singapore - Tokyo	5,356	1,106	1,064	3.9	14.4
20	Los Angeles - Tokyo	8,752	1,024	1,051	-2.6	3.1

Rank	City - pair	Distance (km)	1994 (thousands)	1993 (thousands)	1994 / 1993 %	1994 / 1986 average
21	London - Los Angeles	8,759	1,010	1,053	-4.1	8.8
22	London - Tokyo	9,590	988	874	13.0	16.6
23	Hong Kong - Seoul	2,059	980	914	7.2	13.7
24	Frankfurt - New York	6,172	958	827	15.8	4.6
25	Chicago - Toronto	699	954	965	-1.1	2.3
TOTAL			43,857	41,079	6.8	7.9

Source : ICAO Air Transport Reporting Form B plus estimates for non-reporting air carriers.

출처: The World of Civil Aviation 1995-1998, ICAO

표4 국제여객처리 세계 25위권 이내 공항

RANKING BY INTERNATIONAL PASSENGERS EMBARKED PLUS DISEMBARKED				
LONDON	HEATHROW	44,262	8.4	1
FRANKFURT	FRANKFURT / MAIN	27,546	9.7	2
PARIS	CHARLES DE GAULLE	25,690	10.1	3
HONG KONG	HONG KONG INTL	25,248	3.4	4
AMSTERDAM	SCHIPHOL	22,943	11.1	7
TOKYO	NEW TOKYO INTL (NARITA)	20,681	9.2	5
SINGAPORE	CHANGI	20,203	7.5	8
LONDON	GATWICK	19,417	4.1	6
NEW YORK	KENNEDY	15,898	7.3	9
BANGKOK	BANGKOK INTL	13,747	7.8	10
ZURICH	ZUERICH	13,111	7.0	11
MIAMI	MIAMI INTL	13,071	5.6	12
LOS ANGELES	LOS ANGELES INTL	12,679	6.1	13
MANCHESTER	MANCHESTER INTL	12,064	11.8	14
SEOUL	KIMPO	11,823	14.5	17
TAIPEI	CHIANG KAI - SHEK	11,619	4.2	16
BRUSSELS	BRUXELLES NATL	11,237	12.0	21
PARIS	ORLY	11,144	9.9	18
COPENHAGEN	KASTRUP	11,091	15.4	19
ROME	FIUMICINO	11,086	8.0	20
PALMA DE MALLORCA	P. DE MALLORCA INTL	10,609	17.4	24
DUSSELDORF	DUSSELDORF INTL	10,347	7.6	22
TORONTO	PEARSON	10,002	2.6	23
MADRID	BARAJAS	8,965	4.2	24
MUNICH	MUENCHEN	8,219	4.9	25

출처: ICAO Statistics

표5 국제여객 및 화물 운송실적 세계30위권 이내 항공사

PASSENGER - KILOMETRES PERFORMED				FREIGHT AND MAIL TONNE - KILOMETRES PERFORMED				TOTAL TONNE - KILOMETRES PERFORMED						
Country or group countries	1995 (millions)	Ranking			Country or group of countries	1995 (millions)	Ranking			Country or group of countries	1995 (millions)	Ranking		
		1995	1994	1986			1995	1994	1986			1995	1994	1986
British Airways	88,401	1	1	1	Lufthansa	5,935	1	1	1	British Airways	11,968	1	1	3
United	69,557	2	2	13	Korean Air Lines	4,515	2	3	6	Lufthansa	11,587	2	2	2
Lufthansa	56,325	3	3	4	Air France	4,480	3	2	3	Air France	8,819	3	3	4
JAL	54,544	4	4	2	KLM	3,782	4	5	5	JAL	8,715	4	4	1
American	53,615	5	5	22	Singapore Airlines	3,773	5	6	8	Singapore Airlines	8,389	5	6	7
Singapore Airlines	48,400	6	6	5	JAL	3,641	6	4	2	United	8,302	6	5	17
KLM	44,669	7	8	9	British Airways	3,183	7	7	7	KLM	7,982	7	7	6
Northwest	43,658	8	9	8	Cathay Pacific	2,768	8	8	11	Korean Air Lines	7,347	8	8	10
Air France	42,063	9	7	6	Federal Express	2,550	9	9	58	American	6,639	9	9	29
Qantas	38,993	10	11	7	United	1,990	10	11	28	Cathay Pacific	6,081	10	11	11
Delta	37,021	11	10	40	Northwest	1,967	11	10	9	Northwest	5,928	11	10	8
Cathay Pacific	34,767	12	12	11	American	1,774	12	12	37	Qantas	5,175	12	12	9
Korean Air Lines	31,462	13	13	16	Nippon Cargo	1,592	13	15	26	Delta	4,442	13	13	44
Alitalia	25,847	14	14	15	Qantas	1,570	14	13	13	Alitalia	3,796	14	14	12
Thai Airways	24,087	15	15	18	Swissair	1,552	15	14	14	Thai Airways	3,487	15	15	18
Malaysian Airlines	19,751	16	17	38	Alitalia	1,470	16	16	12	Swissair	3,462	16	16	13
Swissair	19,438	17	16	14	Thai Airways	1,313	17	17	19	Malaysian Airlines	2,804	17	19	34
Iberia	18,288	18	18	12	Malaysian Airlines	1,168	18	21	32	Federal Express	2,550	18	17	90
Air New Zealand	16,125	19	19	25	Asiana <sup>2</sup>	1,093	19	24	-	Vairig	2,332	19	18	20
Air Canada	16,121	20	24	19	Delta	1,083	20	18	57	Iberia	2,269	20	20	16
Canadian	15,177	21	23	27	El Al	1,075	21	19	16	Air Canada	2,239	21	23	19
Garuda	14,673	22	22	32	United Parcel Service <sup>2</sup>	1,000	22	23	-	Air New Zealand	2,129	22	22	28

PASSENGER - KILOMETRES PERFORMED			FREIGHT AND MAIL TONNE - KILOMETRES PERFORMED			TOTAL TONNE - KILOMETRES PERFORMED		
Country or group countries	1995 (millions)	Ranking 1995	Country or group of countries	1995 (millions)	Ranking 1995	Country or group of countries	1995 (millions)	Ranking 1995
SAS	14,567	23	Varig	957	23	EI Al	2,091	23
Varig	14,066	24	Saudia	847	24	Saudia	1,998	24
Virgin Atlantic	14,014	25	Air Canada	776	25	Garuda	1,995	25
Aeroflot (Ara)	13,058	26	Air China <sup>3</sup>	648	26	Astana <sup>2</sup>	1,978	26
Saudia	12,781	27	Garuda	629	27	Canadian	1,962	27
All Nippon Airways	12,518	28	Iberia	623	28	All Nippon Airways	1,867	28
PAL	11,977	29	All Nippon Airways	608	29	SAS	1,802	29
TWA	11,296	30	Air New Zealand	592	30	Virgin Atlantic	1,770	30

1. Some 1995 data are rounded estimates, thus the ranking may change when final data become available.

2. Started operations in 1988.

3. No data for individual air carriers were reported by China prior to 1993.

Source : ICAO Air Transport Reporting Form A-1 and IATA.

출처: ICAO Circular 265