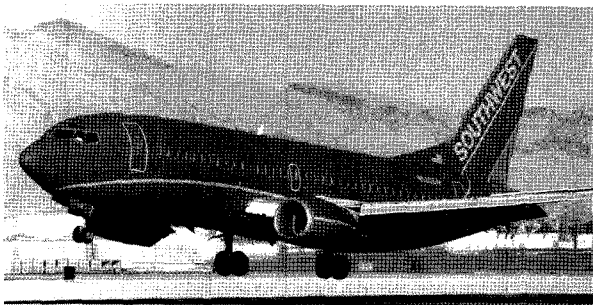


# 항공여건 변화와 향후 항공수요 전망



## 항공운송, 성장세지만 불안요소는 여전

최근 전 세계 경기가 조금씩 살아나면서 항공업계도 새로운 전환점을 맞고 있다. 특히 항공운송 환경이 변하면서 항공기 수요도 따라 변하고 있다. 국토해양부가 발표한 '제1차 항공 정책기본계획(2010~2014)'에 따르면 주목할 만한 항공운송 변화로 글로벌시대에 따른 인적 및 물적 교류를 꼽고 있다. 이는 항공자유화 정책이 최근 확산됨에 따라 전 세계 국가들이 자국의 항공운송시장 지배력 확대와 경쟁력 제고를 추구하면서 더욱 강화되고 있다. 예컨대 유럽과 미국 간 항공자유화지역 확대와 한중일 간 항공협정을 통한 통합항공운송시장 추진이 대표적이다. 아울러 대형항공사 간 제휴를 넘어 저비용항공사도 다양한 형태의 전략적 제휴로 거대 전략제휴그룹도 등장할 것으로 전망된다.



향후 저비용항공사들의 성장도 가속화될 것으로 전망된다.

저비용항공사들의 성장도 가속화될 것으로 전망된다. 이 중 저비용 항공사가 발달한 미국, 유럽 등에서는 저비용항공시장이 2010년까지 약 40%까지 성장할 것으로 예측되고 있다(표 1). 물론 아시아지역의 저비용항공사 역시 2001년 이후 규제완화와 항공자유화 확대로 시장참여가 활발해질 것으로 전망되고 있다.

표 1 미국 및 유럽 저비용항공사 전망

항공사 구분		시장점유율(% RPM 기준)		
		2000년	2005년	2010년
미국	Network	76	60	47
	Low Cost	19	28	39
	Regional	5	11	14
EU 국가 간	Network	71	53	43
	Low Cost	11	30	40
	Regional	18	17	17

\* 자료 : Embraer Market Outlook, 2007

하지만 불안정한 유가와 경기침체 등 외부요인에 의해 수익성이 악화될 수도 있다는 전망도 나왔다. 특히 유가 상승, 환율 상승, 경기침체가 지속될 경우 단위비용의 상승으로 항공운송실적이 감소될 것이라는 분석이다. 예컨대 지난 2007년 대비 2008년 유가가 약 1.8배 상승하자 항공운송실적도 약 4.5% 감소했다. 환율 역시 지난 2007년 대비 2008년 환율이 약 1.5배 상승하면서 항공운송실적 역시 약 13% 마

라 감소한 바 있다. 이에 대해 IATA(국제민간항공운송협회)는 향후 유가 안정 시 23억 달러 손실이, 상승할 경우에는 61억 달러의 손실이 발생할 것이라고 예상했다.

### 항공수요, 향후 증가 예상

항공운송량이 전반적으로 증가할 것이라 전망인 가운데 향후 항공수요도 증가할 것으로 보인다. 이에 대해 ICAO(국제민간항공기구)는 올해 항공수요는 3.3% 성장으로 소폭 회복하면서 2011년에 5.5% 성장으로 정상화될 것으로 전망했다(표 2).

(표 2) 단기 항공수요 전망 (PKPs 기준, 단위 %)

구분	2010	2011
세계	3.3	5.5
지역별		
아시아/태평양	3.6	6.5
아프리카	6.5	7
유럽	2.9	5.5
중양아시아	9.5	12
북아메리카	1.3	2.6
남아메리카/개리비안	7.5	8

\* 자료 : ICAO 2009

중장기 항공수요 전망으로 ICAO, IATA(국제민간항공운송협회), ACI(국제공항협회) 등 항공 관련 세계 기구들은 경제성장률, GDP 등을 기준으로 중장기 항공수요가 여객 기준 4.6~4.9%, 화물기준 4.9~6.6% 증가할 것으로 전망하고 있다.

이 가운데 ICAO는 2005년부터 오는 2025년까지 여객(인킬로)은 연평균 4.6%, 화물(톤킬로)은 연평균 6.6% 증가할 것으로 내다봤으며, IATA는 2007년부터 2011년까지 여객(여객수)은 연평균 5.2%, 화물(화물톤, 국제선)은 연평균 4.9% 증가할 것으로 전망했다(표 3).



(표 3) 중장기 항공수요 전망

구분	발표기관	발표기준	예측기간	연평균 성장률(%)	
여객	ICAO	국내선+국제선	여객킬로	2005~2025년	4.6
	IATA	국내선+국제선	여객수	2007~2011년	5.2
	ACI	국내선+국제선	여객수	2008~2027년	4.2
	에어버스	국내선+국제선	여객킬로	2007~2026년	4.9
	보잉	국내선+국제선	여객킬로	2008~2028년	4.9
	엠브레어	국내선+국제선	여객킬로	2008~2027년	4.9
화물	ICAO	국내선+국제선	화물톤킬로	2005~2025년	6.6
	IATA	국제선	화물톤	2007~2011년	4.8
	ACI	국내선+국제선	화물톤	2008~2027년	5.4
	에어버스	국내선+국제선	화물톤킬로	2007~2026년	5.8
	보잉	국내선+국제선	화물톤킬로	2008~2028년	5.4

물론 보잉, 에어버스, 엠브레어 등 항공기 제작사도 항공기 공급량, GDP 등을 기준으로 항공수요가 증가할 것으로 일제히 전망했다. 보잉은 2008년부터 2028년까지 여객(인킬로)은 연평균 4.9%, 화물(톤킬로)은 연평균 5.4% 증가할 것으로 예상했다.

(표 4) ICAO 지역별 항공수요예측 (1985~2025)

구분	여객킬로(10억)		화물톤킬로(백만)	
	연평균 성장률(%)		연평균 성장률(%)	
	1985~2005	2005~2025	1985~2005	2005~2025
아프리카	4.3	5.1	3.6	4.8
아시아태평양	7.6	5.8	8.6	8.0
유럽	4.4	4.3	4.9	4.8
중동	7.1	5.8	8.1	7.8
북미	4.4	3.6	6.7	5.8
남미/카리브해	4.3	4.8	3.9	4.9

지역별 수요 예측으로 ICAO는 2005년부터 2025년까지 여객운송은 아시아태평양 지역과 중동지역이 각각 연평균 약 5.8%씩 증가할 것으로 전망했으며, 화물운송 역시 아시아태평양 지역이 연평균 약 8%, 중동지역이 연평균 약 7.8% 증가할 것으로 전망했다(표 4).



향후 항공수요 증가가 전망되는 가운데 아시아태평양지역이 항공수요를 이끌 것으로 보인다.