



II. 글로벌 항공운송시장

1. 글로벌 항공여객 동향 / 47

1.1 IATA 글로벌 항공운송동향(3월) / 47

1.2 ACI 운항·여객 처리실적(2월) / 56

1.3 ICAO 항공사 그룹 순위 및 항공
공급력(2월) / 62

2. 글로벌 항공화물 동향 / 64

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(3월) / 64

2.2 ACI 화물 처리실적(2월) / 71

3. 글로벌 정책 동향 / 74

3.1 국제기구 동향(5월) / 74

3.2 항공선진국 동향(5월) / 75

3.3 항공기업 동향(5월) / 77



2. 글로벌 항공화물 동향

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(3월)

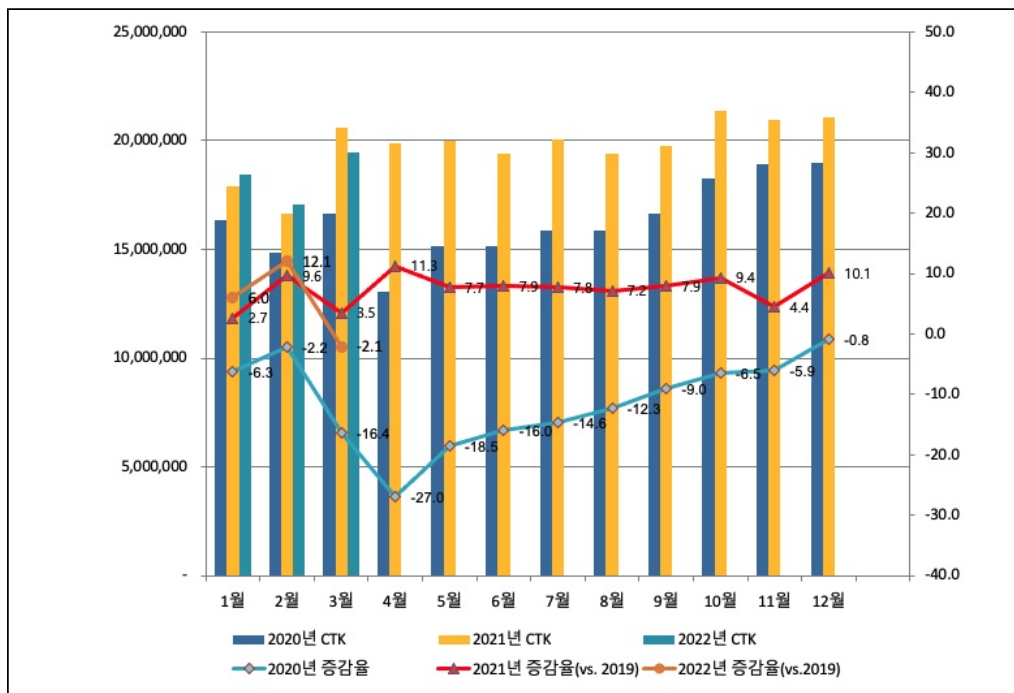
가. 개요

- 2022.3월 세계 총⁵⁾ 화물톤킬로미터(CTK)는 전년 동월 대비 5.2% 감소
 - 3월 총 공급화물톤킬로미터(ACTK)는 전년 동월 대비 1.2% 증가
 - 3월 총 화물탑재율(CLF)은 54.9% 기록

〈표 II-14〉 글로벌 항공화물실적 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.3월 vs '22.3월)				누적 대비 ('21.1~3월 vs '22.1~3월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
국 제	87.2	-5.4	2.6	62.1	-5.2	-0.3	6.3	61.3	-4.1
전 체	100.0	-5.2	1.2	54.9	-3.7	-0.2	7.1	54.5	-4.0



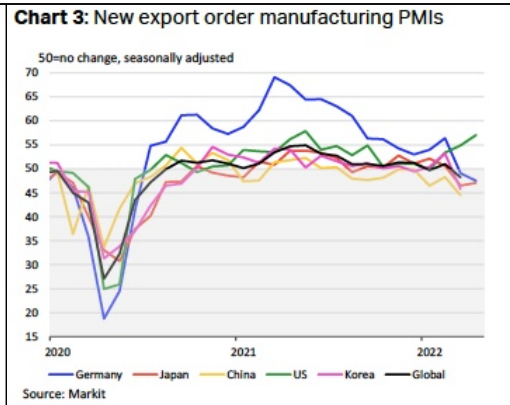
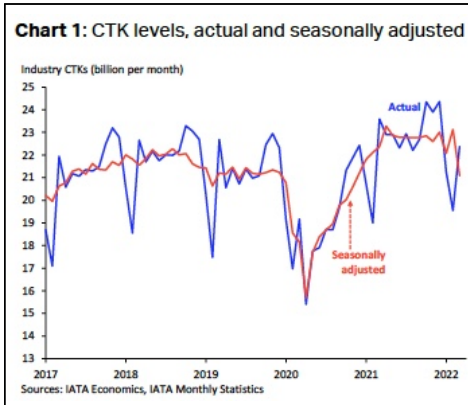
[그림 II-7] 2019년 대비 전 세계 국제선 CTK 실적 및 증감률 (2020 vs 2021 vs 2022)

5) 국내선 + 국제선



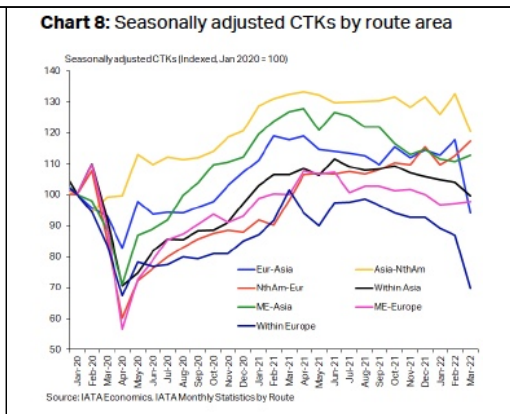
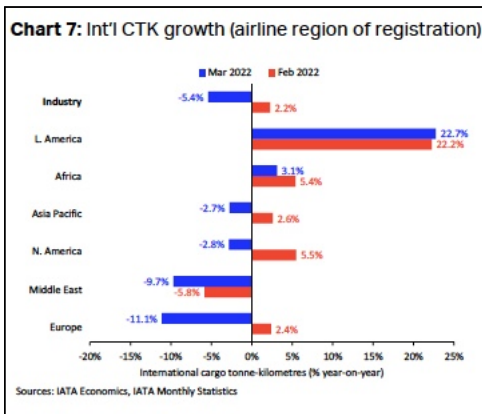
- 2022.3월 전 세계 CTK 성장률은 전년 대비 5.2% 감소
 - 항공화물시장은 1월과 2월 전년 대비 플러스 성장을 기록했으나, 이는 '22.2월 대비 크게 감소한 수준으로 화물운송수요의 추가 감소가 예견된 상황
 - 계절요인을 제거한 CTK는 16개월 연속 감소하여 전월 대비 8.8% 감소했고, 우크라이나-러시아 전쟁과 아시아 일부 지역에서의 오미크론 변이 유행이 원인임
 - 우크라이나-러시아 전쟁으로 인해 유럽 간 화물운송을 주로 담당했던 두 국가의 항공기 운항이 중단되면서 해당 지역의 화물공급력 감소
 - 중국 내 오미크론 변이 확산으로 인한 락다운 및 그로 인한 인력난으로, 생산활동에 피해를 미치며 해당 지역과 연관된 항공화물시장에도 영향
- 항공화물시장 성장 동력 약화로 추가적인 악화 전망
 - 항공화물시장의 일반적인 성장 동력은 시장의 부정적인 전망을 예상
 - 2022년 전 세계 상품무역량은 계속해서 감소하며, 중국의 2022년 예상 경제성장률이 4~4.5%로 전년 예상치인 8%보다 감소
 - 우크라이나-러시아 전쟁으로 인한 공급망 혼란으로 무역활동 감소가 전망
 - CTK의 추이를 보았을 때, 최근 일련의 사건들로 인해 항공화물을 통해 운송되는 고가의 저중량 화물에 대한 시장이 영향을 받은 것으로 분석
 - 2020년 말 팬데믹으로부터 회복과 동시에 시작되었던 재고 보충 사이클은 항공화물시장의 호황에 큰 보탬이 되었으나, 그 혜택은 점차 감소하는 상태
 - 항공화물운송의 수요를 나타내는 지표인 신규수출주문량은 미국을 제외한 모든 주요 시장에서 감소
 - 러시아를 대상으로한 경제 제재 조치로 인해 생산활동이 급감하면서, 한국과 일본, 독일 등의 2022.1분기 신규수출주문 PMI는 50 이하를 기록
 - 전 세계 신규수출주문 PMI는 2020.6월 이후 최저치인 48.2를 기록하였으며, 4월에는 추가적으로 감소할 전망
 - 역대 최고 수준의 증가율을 보인 인플레이션 또한 크게 영향을 미쳤는데, 2022.2월 G7 국가의 일반 소비자물가 인플레이션은 전년 대비 6.3%로 1982년말 이후 최고치를 기록
 - 3월 초 브렌트유 가격은 2008년 중반 이후 최고가를 경신했으며, 인건비와 반도체 등의 원자재 가격 또한 크게 상승
 - 2022.2월 전년 대비 생산자 물가 인플레이션은 역대 최고치인 14.1%를 기록

- 화물 공급력은 탑재율과 함께 감소
 - 2022.3월 전 세계 화물공급력(ACTK)은 전년 동월 대비 1.2% 증가했지만, 이는 전월(11.2%) 대비 증가폭이 감소했고, 계절요인을 제거한 ACTK는 전월 대비 3.8% 감소
 - 아시아 및 유럽 지역이 전쟁 및 오미크론의 영향으로 가장 큰 폭의 공급력 감소를 보였으며, 이러한 하락세는 당분간 계속될 전망
 - 3월 화물 탑재율(CLF)은 54.9%를 기록, 전년 대비 3.7%p 감소
 - 전월 대비 화물 탑재율은 4.9%p 감소했고, 수요 감소로 인해 추가적인 탑재율 및 화물요금 감소가 전망
 - 화물전용여객기(preighter) 운용에 대한 중요도가 최근 낮아짐에 따라, 화물 공급력 또한 추가적인 감소가 예상



자료: IATA, Markit

[그림 II-8] 연도별 항공 CTK 및 신규 수출주문량 PMI



자료: IATA

[그림 II-9] 국제선 CTK 성장률 및 계절요인을 제거한 노선별 국제선 CTK 추이



- 2022.3월 전 세계 국제선 CTK는 전년 동월 대비 5.4% 감소
 - 항공화물시장이 빠르게 회복 중인 중남미 지역을 제외한 모든 지역에서 2019년 동월 대비 CTK는 감소
 - 계절요인을 제거한 전월 대비 CTK 또한 중남미 지역을 제외한 모든 지역이 감소
- 북미 지역의 3월 국제선 CTK는 전년 대비 2.8% 감소
 - 2월 크게 증가했던 CTK는 전월 대비 2.7% 감소
 - 계절요인을 제거한 아시아-북미 노선의 CTK는 전월 대비 9.2% 감소하며 저조한 실적을 기록, 해당 노선은 향후 비슷한 수준의 성장률을 유지할 전망
- 유럽, 아태, 중동 지역의 항공화물시장은 우크라이나-러시아 전쟁, 인력난 및 아시아 지역의 생산활동 감소로 인해 수요가 감소
 - 해당 지역은 러시아의 영공폐쇄로 인해 중동 지역 허브 공항으로 우회하여 화물을 운송
 - 유럽 지역은 전쟁에 대한 공급력 부족을 겪으며 유럽 역내 CTK는 전월 대비 19.7% 감소
- 중남미 지역의 3월 국제선 CTK는 전년 대비 22.7% 증가
 - 주요 항공사들의 파산 절차가 마무리 되면서 국제선 화물공급력은 가파르게 상승했으나, 2019년 동월 대비 0.7% 낮은 수준

〈표 II-15〉 IATA 지역 간 화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.3월	'22.3월	증감률	'21.3월	'22.3월	증감률	'21.3월	'22.3월	증감(%p)
아프리카-유럽	438,929	444,662	1.3	694,233	787,262	13.4	63.2	56.5	-6.7
아프리카-극동	215,903	169,388	-21.5	343,573	257,577	-25.0	62.8	65.8	2.9
아프리카-중동	179,763	183,160	1.9	333,373	451,361	35.4	53.9	40.6	-13.3
중미/카리브-남미	23,730	30,724	29.5	42,051	81,436	93.7	56.4	37.7	-18.7
유럽-중미/카리브	233,426	230,348	-1.3	312,420	572,002	83.1	74.7	40.3	-34.4
유럽-극동	4,332,103	3,457,224	-20.2	5,539,904	4,518,195	-18.4	78.2	76.5	-1.7
유럽-중동	965,058	942,735	-2.3	1,369,998	1,565,433	14.3	70.4	60.2	-10.2
유럽-북미	2,484,825	2,962,119	19.2	3,661,543	4,925,969	34.5	67.9	60.1	-7.7
유럽-남미	358,126	370,157	3.4	445,607	587,527	31.8	80.4	63.0	-17.4
극동-북미	5,427,159	4,923,720	-9.3	7,668,600	6,932,105	-9.6	70.8	71.0	0.3
극동-남서태평양	334,572	438,863	31.2	477,366	761,177	59.5	70.1	57.7	-12.4
중동-극동	1,515,686	1,347,744	-11.1	2,557,627	2,331,613	-8.8	59.3	57.8	-1.5
중동-북미	582,378	490,067	-15.9	854,878	990,799	15.9	68.1	49.5	-18.7
북미-중미/카리브	168,903	177,532	5.1	431,763	655,433	51.8	39.1	27.1	-12.0
북미-남미	607,776	641,457	5.5	943,631	1,053,779	11.7	64.4	60.9	-3.5
북미/남미-남서태평양	124,403	131,426	5.6	168,356	172,731	2.6	73.9	76.1	2.2
중미역내	2,944	3,448	17.1	10,834	29,605	173.2	27.2	11.6	-15.5
유럽역내	461,500	315,009	-31.7	595,210	731,237	22.9	77.5	43.1	-34.5
극동역내	1,508,012	1,410,037	-6.5	2,061,666	1,962,308	-4.8	73.1	71.9	-1.3
남미역내	39,615	76,598	93.4	53,479	116,518	117.9	74.1	65.7	-8.3
기타	501,328	582,777	16.2	815,623	1,229,776	50.8	61.5	47.4	-14.1
국제선 전체	20,584,112	19,475,956	-5.4	30,557,914	31,350,167	2.6	67.4	62.1	-5.2



<표 II-16> IATA 지역 간 누적화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.1~3월	'22.1~3월	증감률	'21.1~3월	'22.1~3월	증감률	'21.1~3월	'22.1~3월	증감 (%)
아프리카-유럽	1,190,598	1,226,858	3.0	2,058,599	2,325,464	13.0	57.8	52.8	-5.1
아프리카-극동	582,802	487,470	-16.4	964,753	750,534	-22.2	60.4	64.9	4.5
아프리카-중동	498,035	488,064	-2.0	980,297	1,182,110	20.6	50.8	41.3	-9.5
중미/카리브-남미	69,856	90,617	29.7	130,847	203,151	55.3	53.4	44.6	-8.8
유럽-중미/카리브	600,833	674,367	12.2	991,613	1,739,355	75.4	60.6	38.8	-21.8
유럽-극동	11,563,899	10,714,969	-7.3	15,507,260	14,694,789	-5.2	74.6	72.9	-1.7
유럽-중동	2,669,074	2,606,841	-2.3	3,972,748	4,505,314	13.4	67.2	57.9	-9.3
유럽-북미	6,454,831	7,814,968	21.1	9,959,075	13,460,742	35.2	64.8	58.1	-6.8
유럽-남미	995,093	1,034,753	4.0	1,307,305	1,654,030	26.5	76.1	62.6	-13.6
극동-북미	14,271,845	13,721,309	-3.9	20,590,049	19,862,226	-3.5	69.3	69.1	-0.2
극동-남서태평양	992,738	1,233,911	24.3	1,409,936	2,026,281	43.7	70.4	60.9	-9.5
중동-극동	4,108,663	3,722,678	-9.4	7,191,466	6,798,421	-5.5	57.1	54.8	-2.4
중동-북미	1,513,177	1,430,891	-5.4	2,303,781	2,865,530	24.4	65.7	49.9	-15.7
북미-중미/카리브	422,677	441,007	4.3	1,193,220	1,618,501	35.6	35.4	27.2	-8.2
북미-남미	1,653,734	1,850,618	11.9	2,734,007	3,143,954	15.0	60.5	58.9	-1.6
북미/남미-남서태평양	308,598	349,443	13.2	438,763	446,784	1.8	70.3	78.2	7.9
중미역내	7,874	9,938	26.2	32,871	65,178	98.3	24.0	15.2	-8.7
유럽역내	1,223,948	1,067,598	-12.8	1,670,648	2,318,334	38.8	73.3	46.1	-27.2
극동역내	4,175,808	4,085,321	-2.2	5,606,349	5,698,487	1.6	74.5	71.7	-2.8
남미역내	99,219	150,431	51.6	160,964	244,042	51.6	61.6	61.6	0.0
기타	1,371,290	1,557,281	13.6	2,297,901	3,330,701	44.9	59.7	46.8	-12.9
국제선 전체	55,144,706	54,989,842	-0.3	84,432,922	89,776,680	6.3	65.3	61.3	-4.1

〈표 II-17〉 IATA '19년 동월 대비 및 전년 동월 대비 지역별 화물성장률 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.3월 vs '22.3월)				팬데믹 이전 동월 대비 ('19.3월 vs '22.3월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
아시아태평양	29.5	-2.7	5.1	70.2	-5.7	-5.4	-16.0	70.2	7.9
유 럽	22.5	-11.1	-3.9	68.7	-5.6	-12.1	-25.7	68.7	10.7
북 미	18.1	-2.8	0.0	55.3	-1.6	16.8	7.3	55.3	4.5
남 미	1.8	22.7	35.8	5.2	-5.7	-4.4	-24.4	5.2	11.1
중 동	13.4	-9.47	5.3	53.1	-8.8	-1.2	-7.7	53.1	3.5
아프리카	1.9	3.1	9.8	49.9	-3.2	17.0	-6.9	49.9	10.2
국제선	87.2	-5.4	2.6	62.1	-5.2	-2.1	-12.5	62.1	6.6
아시아태평양	32.5	-5.1	-6.4	63.8	0.9	-9.5	-21.4	63.8	8.4
유 럽	22.9	-11.1	-4.9	67.1	-4.7	-11.9	-26.1	67.1	10.8
북 미	27.2	-0.7	6.7	44.2	-3.3	20.2	13.7	44.2	2.4
남 미	2.2	22.1	34.9	44.8	-4.7	-4.3	-26.0	44.8	10.1
중 동	13.4	-9.7	5.3	52.6	-8.7	-1.2	-7.6	52.6	3.4
아프리카	1.9	3.1	8.7	49.4	-2.7	15.6	-9.6	49.4	10.8
전체	100.0	-5.2	1.2	54.9	-3.7	-1.4	-10.6	54.9	5.1

〈표 II-18〉 IATA 국제선 월별 총 화물실적

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21년	'22년	증감률	'21년	'22년	증감률	'21년	'22년	증감(%p)
1월	17,891,915	18,470,434	3.2	28,285,533	30,942,126	9.4	63.3	59.7	-3.6
2월	16,668,679	17,043,452	2.2	25,589,475	27,484,387	7.4	65.1	62.0	-3.1
3월	20,584,112	19,475,956	-5.4	30,557,914	31,350,167	2.6	67.4	62.1	-5.2
4월	19,870,298	-	-	30,240,618	-	-	65.7	-	-
5월	19,996,619	-	-	30,739,900	-	-	65.1	-	-
6월	19,426,450	-	-	30,331,046	-	-	64.0	-	-
7월	20,070,863	-	-	31,773,108	-	-	63.2	-	-
8월	19,415,105	-	-	31,633,104	-	-	61.4	-	-
9월	19,743,974	-	-	31,482,659	-	-	62.7	-	-
10월	21,357,478	-	-	33,282,964	-	-	64.2	-	-
11월	20,984,301	-	-	33,248,402	-	-	63.1	-	-
12월	21,065,198	-	-	33,865,204	-	-	62.2	-	-

자료: IATA RAS

주: IATA의 통계 수정으로 과월호와 실적이 상이할 수 있음



2.2 ACI 화물 처리실적(2월)

가. 개요⁶⁾

- 2022.2월 전 세계 항공화물(Cargo)⁷⁾은 2019년 동월 대비 7.3% 증가
 - 항공화물시장의 전년 대비 성장률은 1.1% 증가

〈표 II-19〉 전 세계 ACI 회원공항 화물처리실적 요약

(단위: 천톤, %)

구 분	'22. 2월			'22. 1~2월 누적		
	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제선 ⁸⁾	5,420	1.2	10.1	11,327	2.6	7.3
전 체	8,025	1.1	7.3	16,848	0.7	4.3

주: 통계수치는 각 공항들이 매달 ACI에 제공하는 자료로 작성되었으며, ACI 회원공항은 전 세계 여객 운송량의 약 60%, 화물의 70%를 차지

자료: ACI PaxFlash and FreightFlash

〈표 II-20〉 ACI 회원공항 지역별 화물처리실적

('22.2월 기준, 단위: 천톤, %)

구 분	지 역	'22.2월 실적			'22.1~2월 누적		
		화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제	아프리카	142	-0.6	-12.1	283	1.8	-10.5
	아·태	1,965	-0.8	16.0	4,325	1.6	11.7
	유 럽	1,520	2.5	8.9	3,068	3.6	7.3
	남미·카리브	295	10.2	7.3	583	8.1	4.0
	중 동	523	-3.5	-12.5	1,070	-2.9	-14.1
	북 미	976	4.0	21.7	1,998	5.2	17.6
	소 계	5,420	1.2	10.1	11,327	2.6	7.3
전체*	아프리카	154	39.5	-22.6	310	33.2	-25.4
	아·태	742	16.8	-43.3	1,571	13.3	-42.7
	유 럽	1,047	85.8	-28.6	2,118	84.0	-28.7
	남미·카리브	437	40.7	-21.4	924	32.7	-20.7
	중 동	130	51.9	-24.1	269	50.7	-25.3
	북 미	1,880	34.5	-7.1	3,788	30.7	-9.8
	합 계	4,390	41.5	-23.2	8,979	37.2	-24.1

주: 전체=출발·도착화물(국내+국제), 자료: ACI

6) 전체(국내+국제) 화물은 Cargo 실적 기준, 국제선 화물은 Freight 실적 기준

7) 화물(Cargo)은 공항에서 적재 또는 하역하는 '(순)화물(Freight)+우편물(특송화물 포함)'을 의미하며, 중량은 메트릭톤 단위를 사용

8) 화물(Freight)은 공항에서 적재 또는 하역하는 (순)화물로 제품, 신문, 외교행낭, 소포(parcel post)와 등기 소포(express parcel)를 포함하며, 여객수하물과 트럭화물은 제외. 중량은 메트릭톤 단위를 사용

나. 주요 공항 화물처리실적

● ACI 소속 주요 공항의 2월 화물처리실적

- 1위 미국 댈러스, 2위 홍콩 첵랍콕, 3위 중국 상하이 푸둥, 4위 미국 앵커리지 테드 스티븐스, 5위 한국 인천국제공항
- 우리나라 공항⁹⁾: 제주국제공항 167위(143위), 김포국제공항 178위(148위), 김해국제공항 321위(289위), 대구공항 568위(562위)

〈표 II-21〉 2월 ACI 소속 주요 공항 화물처리 순위¹⁰⁾

(단위: 톤, %)

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'22년 누적	누적 대비
1	MEM	댈러스	미국	309,146	7.9	604,926	-11.0
2	HKG	홍콩 첵랍콕	홍콩	272,000	-12.3	663,000	-7.9
3	PVG	상하이-푸둥	중국	265,359	-8.1	584,048	-9.4
4	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	245,512	-3.4	520,108	-3.4
5	ICN	서울 인천	대한민국	237,394	0.0	506,548	1.6
6	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	223,922	7.7	458,341	5.3
7	NRT	도쿄 나리타	일본	198,139	3.7	411,331	6.0
8	MIA	마이애미	미국	197,565	8.5	410,365	10.7
9	LAX	로스앤젤레스	미국	196,664	3.0	411,331	4.6
10	TPE	타이완 타오유완	대만	191,432	-1.6	431,921	3.0
11	DOH	도하	카타르	181,557	-10.0	373,810	-8.0
12	ORD	시카고-오헤어	미국	163,542	-14.8	349,996	-5.9
13	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	161,795	-8.8	333,545	-4.9
14	DXB	두바이	아랍에미리트	161,292	-4.0	330,614	-3.8
15	SIN	창이	싱가포르	138,000	9.9	308,700	12.8
16	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	136,000	-8.4	263,536	-10.2
17	CAN	광저우-바이윈	중국	135,104	9.0	321,544	8.9
18	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	123,232	19.4	251,293	12.4
19	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	119,098	-5.7	242,478	-7.1
20	CVG	신시내티 노던 센터키	미국	112,809	10.4	249,142	8.8
21	LHR	런던-히드로	영국	111,858	4.6	226,760	10.4
22	LGG	리에주	벨기에	109,384	6.5	214,033	2.4
23	IST	이스탄불	터키	97,549	103.3	153,647	58.9
24	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	97,370	1.4	195,467	-17.0
25	IND	인디애나폴리스	미국	92,823	-3.5	187,630	-0.4
26	BKK	방콕-수완나푸미	태국	90,278	3.2	188,819	11.9
27	SZX	쑤저우 바오안	중국	88,122	-6.9	213,977	-8.9
28	LUX	룩셈부르-핀델	룩셈부르크	74,290	-7.9	161,217	-3.0
29	CGN	콜른 본	독일	72,954	1.9	146,192	1.4
30	PEK	베이징 캐피탈	중국	71,279	-15.3	191,267	-3.0
167	CJU	제주	대한민국	5,160	-16.2	12,238	11.4

9) 괄호 안은 지난 달 1,215개 공항 중 순위

10) 화물(Cargo) 기준 실적



순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'22년 누적	누적 대비
178	GMP	서울 김포	대한민국	4,653	-15.8	11,050	6.7
321	PUS	부산 김해	대한민국	990	-14.4	2,301	2.2
568	TAE	대구	대한민국	68	-28.2	136	-22.8

주: 1) 순위: 대상공항 1,230개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

<표 II-22> 2월 ACI 소속 주요 공항 국제선 화물처리 순위

(단위: 톤, %)

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'22년 누적	누적 대비
1	HKG	홍콩 첩랍콕	홍콩	270,000	-12.1	658,000	-7.8
2	ICN	서울 인천	대한민국	234,248	0.4	499,409	2.1
3	PVG	상하이-푸둥	중국	219,948	-8.4	476,522	-10.0
4	NRT	도쿄 나리타	일본	195,021	4.2	404,169	6.5
5	TPE	타이완 타오유완	대만	190,195	-1.6	429,051	3.1
6	DOH	도하	카타르	179,754	-9.6	369,867	-7.6
7	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	164,296	-8.3	346,234	-7.5
8	DXB	두바이	아랍에미리트	161,292	-4.0	330,614	-3.8
9	MIA	마이애미	미국	156,193	5.8	324,540	8.7
10	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	155,808	-9.1	320,969	-4.9
11	SIN	창이	싱가포르	136,800	10.4	306,300	13.5
12	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	133,050	-8.4	257,820	-10.2
13	ORD	시카고-오헤어	미국	132,556	-3.4	274,787	4.2
14	LAX	로스앤젤레스	미국	120,488	0.1	254,517	4.8
15	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	118,274	-5.5	240,821	-6.8
16	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	116,565	19.8	237,561	12.7
17	LGG	리에주	벨기에	109,264	6.4	213,843	2.4
18	LHR	런던-히드로	영국	108,521	5.6	219,547	11.7
19	IST	이스탄불	터키	92,954	111.0	144,841	63.2
20	CAN	광저우-바이윈	중국	92,794	11.9	214,576	13.8
21	BKK	방콕-수완나푸미	태국	89,152	2.5	186,489	11.2
22	LUX	룩셈부르-핀델	룩셈부르크	74,278	-7.9	161,191	-3.0
23	CGN	켈른 본	독일	69,771	1.8	139,480	1.0
24	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	63,993	-10.0	125,370	-1.9
25	KIX	오사카-간사이	일본	57,799	6.1	123,265	8.4
26	MXP	밀라노-말펜사	이탈리아	55,821	8.6	112,815	13.5
27	BOG	엘도라도	콜롬비아	53,479	21.2	107,025	18.7
28	MEM	메म्피스	미국	48,797	1.7	94,770	-11.7
29	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	48,190	8.8	96,597	4.5
30	BRU	브뤼셀 내셔널-말스뢰뢰	벨기에	45,810	-1.9	94,004	2.1

주: 1) 순위: 대상공항 1,184개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

3. 글로벌 정책 동향

3.1 국제기구 동향(5월)

가. IATA

1) 아시아·태평양 지역, 항공시장 회복 가속화¹¹⁾

- 국제항공운송협회(IATA)는 항공산업의 회복을 위해 아시아·태평양지역 국가들의 코로나19 관련 출입국 제한조치가 한층 완화되어야 한다고 주장
 - IATA 사무총장 윌리 월시(Willie Walsh)는 "아시아·태평양지역의 2022년 3월 국제선 여객수요는 팬데믹 이전 대비 17%로, 약 2년간 침체되어 있던 수준에서 다소 개선 되었으나 세계 평균치인 60%에 비해 크게 낮은 수준"이라고 강조
- 사무총장은 아시아·태평양지역에서 아래와 같은 원칙이 시행되어야 한다고 강조
 - 백신접종완료자 대상 제한조치 해제
 - 집단면역이 일정 비율 이상 형성되어 있는 국가는 항공여행 시 백신 미접종자에 대한 검사 및 격리규정 해제(아시아 지역 다수의 국가가 해당)
 - 실내 및 대중교통 이용 시 마스크 의무착용 규정이 해제된 경우, 이를 항공기 탑승 시에도 적용
- IATA 사무총장 윌리 월시는 항공산업의 지속가능성을 위한 아시아·태평양지역 국가들의 협력을 독려
 - 다수의 항공사들은 2050년까지 탄소중립 목표의 달성을 약속하였고, 이를 위해 각국 정부가 목표달성을 위한 정책을 실행하는 것이 무엇보다 중요
 - 아시아·태평양지역의 친환경 항공계획(green aviation initiatives)의 달성을 위해 일본은 친환경 항공 이니셔티브를 위한 별도의 예산을 편성했으며, 뉴질랜드와 싱가포르도 친환경 항공계획의 실행을 위한 상호 협력체계를 구축함

11) IATA, "Accelerate Asia-Pacific Aviation Recovery" (Accessed May, 2022)



나. ACI

1) ACI, “하계 성수기 항공여객 수요 집중”¹²⁾

- 국제공항협의회(ACI, Airport Council International)와 공항서비스협회(ASA, Airport Services Association)는 최근 공항 및 지상조업 업체가 하계 성수기를 앞두고 직면해 있는 '운영상의 복잡한 과제(the complex operational challenges)'를 다룬 공동 성명을 발표
 - 맨체스터 공항(Manchester Airport)을 운영하는 MAG(Manchester Airports Group)를 비롯한 여러 공항 그룹은 “신규 채용 인력은 최대 16주 동안의 보안 및 교육 후에 실제 업무에 배치 될 수 있기 때문에, 신속한 인력확보가 불가능한 실정이다.”고 밝힘
- 유럽 공항들을 대상으로 실시한 ACI의 최근 조사에 따르면, 응답자 3분의 2가 향후 운항 지연 사례가 더 늘어날 것으로 예상한다고 응답했고, 응답자 3분의 1이상은 공항 및 지상운영 직원들이 하계 성수기 이후에 업무상 차질을 겪을 것이라고 응답함
 - 또한, 단기적으로 인력부족 문제를 해결하기 쉽지 않겠지만 신속한 보안 검사, 항공사들의 운항 스케줄 조정 등 업계 관계자들의 효율적이고 긴밀한 협력이 뒷받침 된다면 승객의 편익이 향상될 수 있다고 밝힘

3.2 항공선진국 동향(5월)

가. 일본

1) 일본, 4개국 대상 소규모 여행객 시범 입국 허용¹³⁾

- 일본 정부는 5월 17일 코로나19 백신 접종을 완료한 미국, 호주, 태국, 싱가포르 여행객들에 한해 소규모 입국을 허용하기로 결정
 - 6월에 예정된 해외 여행객 입국 전격 허용(full-scale reception)을 앞두고 준비 단계로 5월 말부터 시범운영 예정
- 일본은 코로나19 확산세가 수그러들자 3월부터 여행제한 조치를 점차 완화하여 학업 및 비즈니스 목적의 입국을 허용함
- 국토교통성(Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism)은 시범운영 기간 동안 허가된 지역만 방문할 수 있는 고정 패키지 투어형태만 허용하며, 백신 3차

12) Business Traveller, "passenger traffic has become much more concentrated over peak periods" (Accessed May, 2022)

13) Kyodo News, "Japan to accept small-scale tours from 4 countries as it opens up" (Accessed May, 2022)

접종을 완료한 여행객만 입국 가능하다고 밝힘

- 시범 운영 기간 동안 여행자의 동선을 파악할 수 있는지를 확인하고, 여행 중 코로나19 확진 사례 발생 시 이에 대처 할 수 있는 역량을 살펴봄

나. 유럽

1) EU의회, 디지털 코로나 증명서 내년까지 연장 합의¹⁴⁾

- EU 의회는 회원국들의 디지털 코로나 증명서(EU Digital COVID Certificate, 이하 EUDCC) 정책을 내년 6월까지 연장하기로 합의
 - 유럽연합은 시민들이 코로나19와 상관없이 자유롭게 이동할 수 있는 권리를 보장하고자, 시민자유위원회(Civil Liberties Committee; LIBE)의 EUDCC 정책 지속에 대한 결정에 동의
- 유럽연합은 EU 질병예방통제센터(ECDC) 및 EU 보건안전위원회의 조언에 따라 코로나19 상황이 악화되거나 새로운 규제가 절대적으로 필요한 상황이 아닌 이상, 코로나19 관련 인증서를 소지한 여행객들의 추가 입국 제재를 삼가 해달라고 EU 회원국들에게 당부
 - 새로운 유형의 코로나19 항원검사도 증명서를 인정하자는 위원회의 제안도 승인됨

14) schengenvisa info, "EU Parliament Agrees to Keep EU Digital COVID Certificate in Place for Another Year" (Accessed May, 2022)



3.3 항공기업 동향(5월)

가. 유럽

1) 세계 첫 플라잉 택시 허브 영국에 상륙¹⁵⁾

- 어반 에어포트(Urban-Air Port®)는 전기 수직이착륙 항공기(eVTOL), 자율운송용 드론 및 에어택시의 이·착륙 허브인 'Air-One®'을 세계최초로 운영
 - 어반 에어포트는 영국 정부와 수퍼널(Supernal)의 공동 지원을 받아 영국 코벳트리(Covetry)의 중심부에서 최소 한 달 동안 'Air-One®' 운영할 계획
 - 'Air-One®' 운영을 통해 향후 5년간 전 세계 200개 이상의 버티포트¹⁶⁾(vertiport)에 대한 청사진을 제공할 예정
- 첨단항공교통(AAM, Advanced Air Mobility) 시장은 연간 9% 성장할 것으로 기대되는데, 향후 20년 내 시장 가치는 1조 달러(약 1,282조원)에 이를 것으로 전망
 - 'Air-One®'의 지상 인프라는 탈탄소화, 대기오염 감소 및 교통체증 해소를 통해 승객 및 화물의 이동성을 제고시킬 수 있는 방법을 제시
- 어반 에어포트 CEO 리키 산두(Ricky Sandhu)는 "'Air-One®' 으로 인해 교통의 연결성이 높아질 것으로 기대된다."고 밝힘
 - 또한, "eVTOL 에는 도심공항이 있으며, 도심공항은 설계부터 제작까지 불과 15개월 만에 완료되어, 세계적인 표준을 구축하고 도심항공교통 수요에 대응할 수 있는 가능성을 열어 놓았다"고 덧붙임
- 어반 에어포트는 영국의 웨스트 미들랜즈(West Midlands), 런던(London), 미국의 로스앤젤레스(Los Angeles)와 호주, 한국, 프랑스, 독일, 스칸디나비아 및 동남아시아 국가를 포함해 전 세계 200여 곳의 버티포트를 설립할 예정

15) International Airport Review, "World's first hub for flying taxis opens in UK" (Accessed April, 2022)

16) '수직(vertical)'과 '공항(airport)'의 합성어로 도심항공교통(UAM) 같은 수직 이·착륙 비행체가 충전·정비 등을 할 수 있는 플라잉 카 터미널

나. 미국

1) 아메리칸항공, 역대 최대 규모 조종사 채용 예정¹⁷⁾

- 아메리칸항공(American Airlines)은 항공수요의 회복에 대응하여 '22년 말까지 2,000명에 이르는 조종인력을 채용할 계획
- '22년 3월 아메리칸항공은 지난 '21년 7월 이후 처음으로 월간 운영흑자를 기록하면서 본격적인 회복세가 시작
 - 아메리칸항공은 인건비 지출을 감소시켜 현금소진을 최소화하기 위해 팬데믹 초기 1,000명의 규모의 조종인력을 감축
 - 아메리칸항공은 조종인력을 지속적으로 확보하여 올해 말까지 자사가 보유하고 있는 모든 항공기 기단을 운항에 투입할 계획
- 아메리칸항공은 팬데믹으로 인해 일시해고(furloughed)된 약 1,000명의 조종인력에 대하여 교육훈련을 실시한 이후 운항직무에 복귀시킬 준비를 하고 있음
 - 아메리칸항공 조종사의 급여 및 복리후생비는 1인당 평균 238,000달러(약 3억 600만원) 수준으로 책정함

다. 아시아

1) 대만 중화항공, 싱가포르행 지속가능 운항편 도입¹⁸⁾

- 대만의 중화항공(China Airlines)은 타이베이(Taipei)-싱가포르(Singapore) 운항편에 최대 100여 가지의 친환경적인 탄소배출 감축 이니셔티브를 도입
- 중화항공은 A350-900 기종을 CI753편에 투입하여 “매화꽃(Plum blossom)¹⁹⁾”이라는 팀명으로 운항
 - 지속가능성 측정분야는 연료 효율성에 입각한 경로 설정, 계류장 운영, 온라인 체크인, 기내식과 어메니티 등이 있으며, 향후 중화항공은 운항에 필요한 서비스에 도입 가능한 이니셔티브를 순차적으로 도입할 예정

17) Simple Flying, "American Airlines Wants To Hire A Record Number Of Pilots In 2022" (Accessed May, 2022)

18) Simple Flying, "China Airlines Operates Sustainable Flight To Singapore" (Accessed May, 2022)

19) 중화항공의 로고이자 대만의 국화



- 중화항공은 승객들에게도 공항까지 대중교통을 이용할 것을 장려하는 등 지속가능한 항공편 챌린지에 참여하도록 유도
 - 승객들도 친환경 여행(Eco Travel), 기내식 사전주문, 셀프 체크인, 전자건강신고서 작성, 면세품 사전주문, 면세품 운반을 위한 에코백 소지, 개인용 리유저블(reusable) 컵과 식기류 소지 등 8가지의 챌린지에 동참할 수 있으며, 챌린지 달성시 100마일의 리워드가 발생
- 항공사는 기내식에서 발생하는 폐기물 처리와 탄소발자국 감축에 나섬
 - 중화항공의 VIP 라운지에서 제공되는 음식은 주로 현지에서 생산되는 작물들과 계절 특산물을 주재료로 사용
 - 승객은 다양한 채식 메뉴나 닭고기·해산물과 같은 ‘저탄소(low-carbon)’ 기내식 선택 가능
 - 음료는 ‘탄소발자국 감축 인증(carbon footprint verified)’ 생수와 대만에서 재배한 작물로 만든 과채주스가 제공
- 중화항공은 2050년까지 탄소중립(net-zero) 목표 달성을 위해 연식이 오래된 기단 교체, 항공기 중량 감소, 운영 효율성 개선, 선진화된 운영 및 유지보수 방식 등 4가지 전략을 수립