



II. 글로벌 항공운송시장

1. 글로벌 항공여객 동향 / 47

1.1 IATA 글로벌 항공운송동향(4월) / 47

1.2 ACI 운항·여객 처리실적(3월) / 56

1.3 ICAO 항공사 그룹 순위 및 항공
공급력(3월) / 62

2. 글로벌 항공화물 동향 / 64

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(4월) / 64

2.2 ACI 화물 처리실적(3월) / 71

3. 글로벌 정책 동향 / 74

3.1 국제기구 동향(6월) / 74

3.2 항공선진국 동향(6월) / 76

3.3 항공기업 동향(6월) / 77



2. 글로벌 항공화물 동향

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(4월)

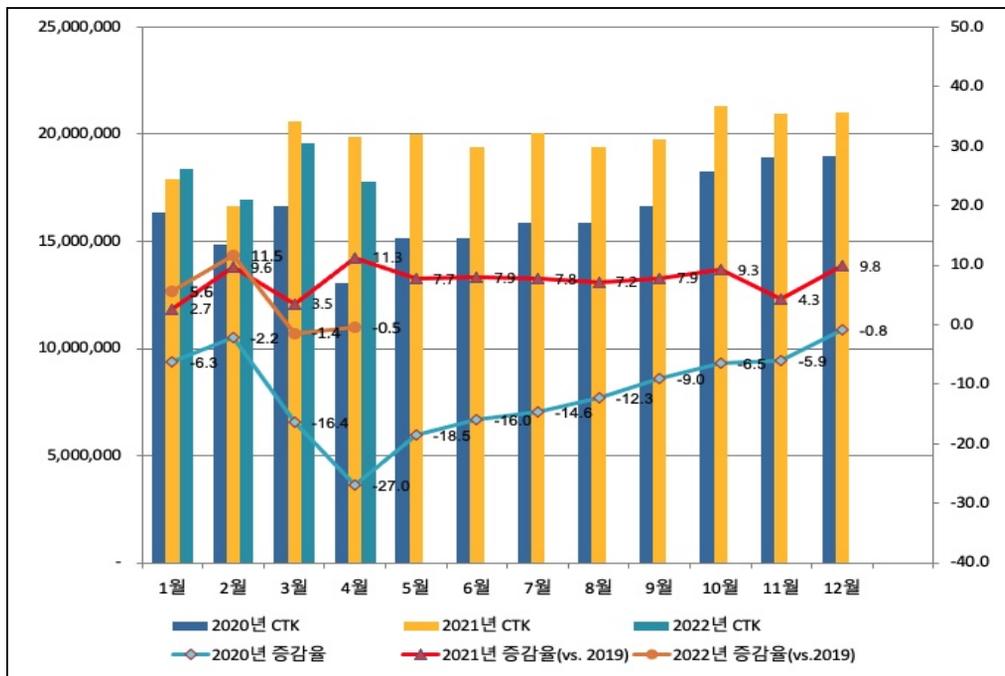
가. 개요

- 2022.4월 세계 총⁵⁾ 화물톤킬로미터(CTK)는 전년 동월 대비 11.2% 감소
 - 4월 총 공급화물톤킬로미터(ACTK)는 전년 대비 2.0% 감소
 - 4월 총 화물탑재율(CLF)은 51.6% 기록

〈표 II-14〉 글로벌 항공화물실적 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	2019년 동월 대비 ('19.4월 vs '22.4월)				전년 동월 대비 ('21.4월 vs '22.4월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%)
국 제	87.2	-0.5	-11.8	58.1	6.6	-10.6	1.2	58.1	-7.6
전 체	100.0	-1.0	-10.6	51.6	5.0	-11.2	-2.0	51.6	-5.3

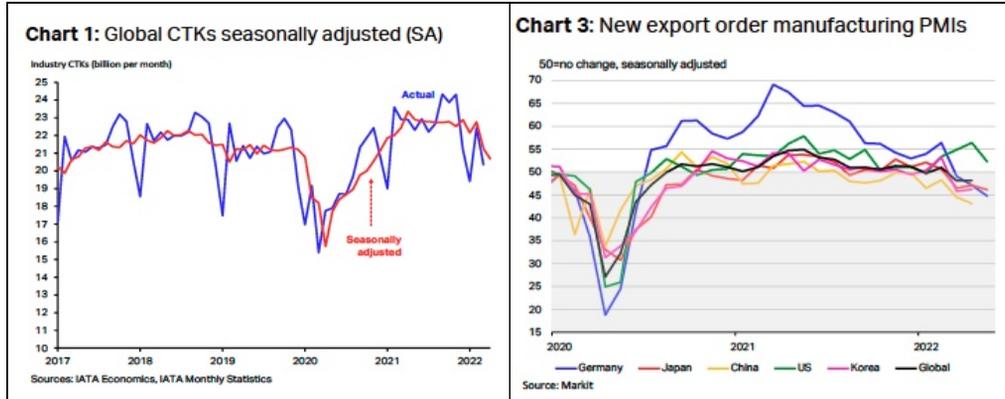


[그림 II-7] 2019년 대비 전 세계 국제선 CTK 실적 및 증감률 (2020 vs 2021 vs 2022)

5) 국내선 + 국제선

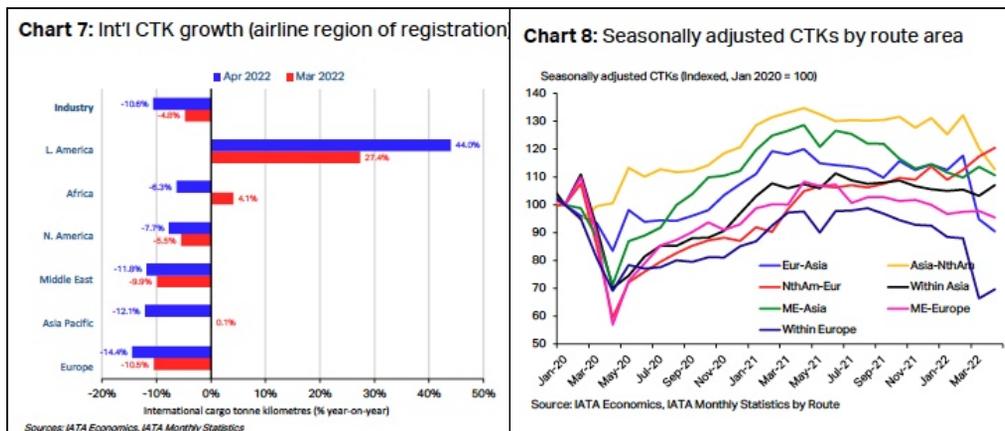


- 2022.4월 전 세계 CTK 성장률은 전년 대비 11.2% 감소
 - 공급망 및 공급력 이슈가 계속되면서 CTK는 전월 4.8% 하락에 이어 추가 감소했고, 4월 계절요인을 제거한 CTK는 전월 대비 2.7% 감소하며 2개월 연속 감소세
 - 러시아-우크라이나 전쟁으로 인해 양국 항공사의 유럽 지역 화물공급력이 크게 감소
- 중국의 락다운, 러시아-우크라이나 전쟁으로 무역활동에 영향
 - 중국의 영향으로 2022년 전 세계 상품무역량은 계속해서 감소
 - 상해 등 대규모 항만지역의 오미크론 변이 전파를 통제하기 위한 봉쇄 조치로 인해 전 세계 공급망에 큰 영향
 - 4월 대한민국의 무역시장은 활황을 보였으나, 중국의 수출량 감소로 인해 성장률은 연중 최저치를 기록
 - 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 주로 항공화물을 이용해 운송되는 고가치 저중량(high value, low weight) 상품의 무역량이 감소
 - 미국을 제외한 모든 주요 수출국 시장에서의 신규수출주문량은 감소
 - 러시아를 대상으로한 경제제재로 생산활동이 급감하였고 독일, 일본, 한국의 2022년 신규수출주문 PMI는 50 이하로 크게 감소, 5월 전 세계 신규수출주문 PMI는 계속해서 감소할 전망
- 인플레이션의 여파는 향후 지속될 전망
 - 2022.4월 중순 G7 국가들의 일반소비자물가지수는 전년 동기 대비 7.1%로 2월 수치보다 증가하며 사상 최고치를 계속해서 경신
 - 3월 최고치를 기록했던 브렌트유 가격은 소폭 감소 후 5월 들어 다시 상승을 시작, 제트유와 브렌트유의 가격차는 여전히 크며 2022.3월 생산자물가 인플레이션 지수(PPI)는 전년 대비 15.7% 상승하여 높은 소비자물가는 항공화물 수요에 영향을 끼칠 것으로 예상
- 화물 공급력 회복이 절실히 필요한 상황
 - 2022.3월 전 세계 화물공급력(ACTK)은 전년 동월 대비 11.2% 감소했고, 계절요인을 제거한 ACTK는 전월 대비 3.8% 감소
 - 아시아 및 유럽 지역이 전쟁 및 오미크론 등의 영향으로 가장 큰 폭의 공급력 감소를 보였으며, 이러한 하락세는 당분간 계속될 전망
 - 4월 화물 탑재율(CLF)은 51.6%로 전년 대비 5.0%p 증가했으나, 전월 대비 3.3%p 감소
 - 향후 수요 감소로 인해 추가적인 탑재율 및 화물운임 감소가 전망
 - 화물기 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

- 2022.4월 전 세계 국제선 CTk는 전년 동월 대비 10.6% 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 지역에서 감소
- 중남미 지역 항공화물시장은 빠르게 회복
 - 4월 계절요인을 제거한 CTk는 전월 대비 2.5% 증가
 - 해당 지역의 항공화물시장은 향후 공급력 및 운항서비스 증가에 있어 낙관적이며, 일부 항공사들은 항공기 추가도입을 준비 중



- 북미 지역의 4월 국제선 CTK는 전년 대비 7.7% 감소
 - 계절요인을 제거한 CTK는 전월 대비 2% 증가
 - 아시아-북미 노선의 실적 부진이 영향을 미쳤으나, 유럽-북미 무역노선이 선전하며 여전히 높은 수요를 보이는 중
 - 지역 내 일부 항공사들은 2022년 화물기 인도 준비가 마무리되어 공급력 및 CTK가 증가할 전망
- 유럽, 아태 지역의 항공화물시장은 러시아-우크라이나 전쟁, 인력난 및 아시아 지역의 생산활동 감소로 인해 수요가 감소
 - 유럽 지역 역내 CTK는 2022.2월에서 3월 사이 24.6%의 큰 감소폭을 기록
 - 유럽 및 아시아 지역의 전년 대비 4월 국제선 CTK는 각각 -14.4%, -12.1% 기록
- 러시아 공역을 피해 중동 지역 내 허브공항들을 지나던 유럽-아시아 간 항공화물노선은 제자리 걸음
 - 2022.4월 중동 지역의 국제선 CTK는 전년 대비 -11.8% 기록

<표 II-15> IATA 지역 간 화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.4월	'22.4월	증감률	'21.4월	'22.4월	증감률	'21.4월	'22.4월	증감(%p)
아프리카-유럽	411,115	428,729	4.3	653,348	790,973	21.1	62.9	54.2	-8.7
아프리카-극동	219,749	187,343	-14.7	375,127	301,196	-19.7	58.6	62.2	3.6
아프리카-중동	162,730	172,138	5.8	311,026	441,902	42.1	52.3	39.0	-13.4
중미/카리브-남미	19,425	25,784	32.7	31,766	57,248	80.2	61.1	45.0	-16.1
유럽-중미/카리브	219,068	216,587	-1.1	298,182	537,532	80.3	73.5	40.3	-33.2
유럽-극동	4,179,654	3,146,238	-24.7	5,457,562	4,217,281	-22.7	76.6	74.6	-2.0
유럽-중동	928,386	815,349	-12.2	1,298,718	1,469,109	13.1	71.5	55.5	-16.0
유럽-북미	2,385,200	2,738,580	14.8	3,619,451	5,351,437	47.9	65.9	51.2	-14.7
유럽-남미	335,956	344,361	2.5	399,165	563,616	41.2	84.2	61.1	-23.1
극동-북미	5,308,872	4,433,732	-16.5	7,561,608	6,310,208	-16.5	70.2	70.3	0.1
극동-남서태평양	297,052	339,608	14.3	443,233	614,803	38.7	67.0	55.2	-11.8
중동-극동	1,447,310	1,239,246	-14.4	2,434,008	2,269,293	-6.8	59.5	54.6	-4.9
중동-북미	548,722	510,189	-7.0	861,129	1,011,374	17.4	63.7	50.4	-13.3
북미-중미/카리브	150,688	155,743	3.4	384,647	517,644	34.6	39.2	30.1	-9.1
북미-남미	559,465	678,066	21.2	895,953	1,130,659	26.2	62.4	60.0	-2.5
북미/남미-남서태평양	81,034	112,730	39.1	106,806	149,130	39.6	75.9	75.6	-0.3
중미역내	2,906	2,905	0.0	12,701	19,807	56.0	22.9	14.7	-8.2
유럽역내	425,053	299,603	-29.5	624,693	869,379	39.2	68.0	34.5	-33.6
극동역내	1,407,071	1,399,564	-0.5	1,921,018	1,915,674	-0.3	73.2	73.1	-0.2
남미역내	26,041	33,737	29.6	34,047	60,005	76.2	76.5	56.2	-20.3
기타	471,802	500,969	6.2	824,420	1,128,193	36.8	57.2	44.4	-12.8
국제선 전체	19,870,298	17,763,933	-10.6	30,240,618	30,596,245	1.2	65.7	58.1	-7.6



<표 II-16> IATA 지역 간 누적화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.1~4월	'22.1~4월	증감률	'21.1~4월	'22.1~4월	증감률	'21.1~4월	'22.1~4월	증감 (%)
아프리카-유럽	1,601,713	1,614,869	0.8	2,711,947	3,083,485	13.7	59.1	52.4	-6.7
아프리카-극동	802,551	689,903	-14.0	1,339,880	1,085,962	-19.0	59.9	63.5	3.6
아프리카-중동	660,764	660,871	0.0	1,291,323	1,637,734	26.8	51.2	40.4	-10.8
중미/카리브-남미	89,280	116,401	30.4	162,614	260,399	60.1	54.9	44.7	-10.2
유럽-중미/카리브	819,902	904,500	10.3	1,289,796	2,285,218	77.2	63.6	39.6	-24.0
유럽-극동	15,743,553	13,864,958	-11.9	20,964,823	18,890,623	-9.9	75.1	73.4	-1.7
유럽-중동	3,597,459	3,425,676	-4.8	5,271,466	5,976,043	13.4	68.2	57.3	-10.9
유럽-북미	8,840,031	10,524,786	19.1	13,578,527	18,635,958	37.2	65.1	56.5	-8.6
유럽-남미	1,331,049	1,377,929	3.5	1,706,470	2,214,883	29.8	78.0	62.2	-15.8
극동-북미	19,580,717	18,084,806	-7.6	28,151,657	25,958,817	-7.8	69.6	69.7	0.1
극동-남서태평양	1,289,790	1,579,313	22.4	1,853,169	2,647,901	42.9	69.6	59.6	-10.0
중동-극동	5,555,973	4,954,628	-10.8	9,625,474	9,045,723	-6.0	57.7	54.8	-2.9
중동-북미	2,061,900	1,944,424	-5.7	3,164,910	3,875,407	22.4	65.1	50.2	-15.0
북미-중미/카리브	573,365	595,771	3.9	1,577,868	2,072,917	31.4	36.3	28.7	-7.6
북미-남미	2,213,199	2,506,081	13.2	3,629,961	4,233,008	16.6	61.0	59.2	-1.8
북미/남미-남서태평양	389,632	440,685	13.1	545,569	547,176	0.3	71.4	80.5	9.1
중미역내	10,779	12,836	19.1	45,572	83,138	82.4	23.7	15.4	-8.2
유럽역내	1,649,001	1,366,741	-17.1	2,295,341	3,166,559	38.0	71.8	43.2	-28.7
극동역내	5,582,880	5,543,252	-0.7	7,527,367	7,677,314	2.0	74.2	72.2	-2.0
남미역내	125,260	153,456	22.5	195,011	259,803	33.2	64.2	59.1	-5.2
기타	1,843,092	2,066,327	12.1	3,122,321	4,485,465	43.7	59.0	46.1	-13.0
국제선 전체	75,015,004	72,726,096	-3.1	114,673,540	119,823,821	4.5	65.4	60.7	-4.7

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

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.4월 vs '22.4월)				팬데믹 이전 동월 대비 ('19.4월 vs '22.4월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
아시아태평양	29.5	-12.1	-5.2	68.9	-5.4	-8.6	-23.4	68.9	11.1
유 럽	22.5	-14.4	0.1	59.8	-10.2	-5.8	-17.8	59.8	7.6
북 미	18.0	-7.7	1.3	51.8	-5.1	18.9	9.3	51.8	4.2
남 미	1.8	44.0	69.3	50.1	-8.8	-1.0	-17.4	50.1	8.3
중 동	13.4	-11.8	6.2	50.7	-10.3	2.3	-4.2	50.7	3.2
아프리카	1.9	-6.3	-2.2	49.8	-2.2	8.8	-14.8	49.8	10.8
국제선	87.2	-10.6	1.2	58.1	-7.6	-0.5	-11.8	58.1	6.6
아시아태평양	32.5	-15.8	-19.4	63.1	-2.7	-13.4	-28.9	63.1	11.3
유 럽	22.9	-14.4	-0.2	57.8	-9.6	-5.8	-18.5	57.8	7.8
북 미	27.2	-6.6	5.2	41.9	-5.3	18.6	14.5	41.9	1.4
남 미	2.2	40.9	67.8	41.9	-8.0	-3.0	-19.1	41.9	7.0
중 동	13.4	-11.9	6.0	50.4	-10.2	2.2	-5.3	50.4	3.7
아프리카	1.9	-6.3	-1.5	49.0	-2.5	7.7	-16.3	49.0	10.9
전체	100.0	-11.2	-2.0	51.6	-5.3	-1.0	-10.6	51.6	5.0

〈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	18,405,621	2.9	28,285,533	30,744,116	8.7	63.3	59.9	-3.4
2월	16,668,679	16,955,038	1.7	25,589,475	27,225,785	6.4	65.1	62.3	-2.9
3월	20,584,112	19,601,504	-4.8	30,557,914	31,257,675	2.3	67.4	62.7	-4.7
4월	19,870,298	17,763,933	-10.6	30,240,618	30,596,245	1.2	65.7	58.1	-7.6
5월	19,996,609	-	-	30,739,545	-	-	65.1	-	-
6월	19,426,387	-	-	30,330,821	-	-	64.0	-	-
7월	20,070,870	-	-	31,773,303	-	-	63.2	-	-
8월	19,415,033	-	-	31,633,483	-	-	61.4	-	-
9월	19,733,577	-	-	31,453,310	-	-	62.7	-	-
10월	21,337,707	-	-	33,228,786	-	-	64.2	-	-
11월	20,952,702	-	-	33,164,027	-	-	63.2	-	-
12월	21,017,970	-	-	33,713,670	-	-	62.3	-	-

자료: IATA RAS

주: IATA의 통계 수정으로 과월호와 실적이 상이할 수 있음



2.2 ACI 화물 처리실적(3월)

가. 개요⁶⁾

- 2022.3월 전 세계 항공화물(Cargo)⁷⁾은 2019년 동월 대비 1.5%증가
 - 항공화물시장의 전년 대비 성장률은 -2.5%

〈표 II-19〉 전 세계 ACI 회원공항 화물처리실적 요약

(단위: 천톤, %)

구 분	'22. 3월			'22. 1~3월 누적		
	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제선 ⁸⁾	6,422	-1.6	2.0	17,705	1.1	5.3
전 체	9,521	-2.5	1.5	26,272	-0.5	3.3

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

(’22.3월 기준, 단위: 천톤, %)

구 분	지 역	'22.3월 실적			'22.1~3월 누적		
		화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제	아프리카	164	7.9	-7.3	443	3.1	-10.1
	아·태	2,433	-3.5	0.8	6,788	-0.2	7.6
	유 럽	1,734	-2.5	2.1	4,801	1.3	5.4
	남미·카리브	283	15.0	6.1	794	11.2	4.6
	중 동	628	-3.1	-13.7	1,697	-3.0	-13.9
	북 미	1,181	-0.4	16.2	3,182	3.1	17.1
	소 계	6,422	-1.6	2.0	17,705	1.1	5.3
전체*	아프리카	181	10.5	-4.5	490	6.3	-7.5
	아·태	3,219	-6.7	-6.0	9,107	-3.0	0.4
	유 럽	1,869	-2.7	0.1	5,173	0.8	3.2
	남미·카리브	440	15.5	8.6	1,186	10.1	3.8
	중 동	640	-2.8	-13.6	1,731	-2.8	-14.2
	북 미	3,172	-0.5	15.2	8,585	0.2	11.9
	합 계	9,521	-2.5	1.5	26,272	-0.5	3.3

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 등기소포(express parcel)를 포함하며, 여객수하물과 트럭화물은 제외. 중량은 메트릭톤 단위를 사용

나. 주요 공항 화물처리실적

● ACI 소속 주요 공항의 3월 화물처리실적

- 1위 미국 댈러스, 2위 홍콩 첵랍콕, 3위 중국 상하이 푸둥, 4위 미국 앵커리지 테드 스티븐스, 5위 한국 인천국제공항
- 우리나라 공항⁹⁾: 제주국제공항 160위(167위), 김포국제공항 170위(178위), 김해국제공항 314위(321위), 대구공항 572위(568위)

〈표 II-21〉 2022.3월 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	376,453	-5.3	981,379	-8.9
2	HKG	홍콩 첵랍콕	홍콩	352,000	-113.0	1,015,000	-9.1
3	PVG	상하이-푸둥	중국	312,747	-17.8	896,795	-12.5
4	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	307,553	-4.9	827,661	-4.0
5	ICN	서울 인천	대한민국	281,551	-2.2	788,099	0.2
6	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	271,626	4.6	729,967	5.0
7	TPE	타이완 타오유완	대만	238,251	-4.8	670,172	0.1
8	LAX	로스앤젤레스	미국	232,463	-3.2	643,794	1.6
9	NRT	도쿄 나리타	일본	231,036	-3.3	642,367	2.4
10	MIA	마이애미	미국	220,468	3.3	630,833	8.0
11	DOH	도하	카타르	217,676	-7.5	591,486	-7.8
12	ORD	시카고-오헤어	미국	195,181	-18.4	545,177	-10.8
13	DXB	두바이	아랍에미리트	188,941	-8.8	519,555	-5.7
14	CAN	광저우-바이윈	중국	184,865	9.6	506,410	9.2
15	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	177,610	-13.3	511,155	-8.0
16	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	172,300	-0.7	435,836	-6.7
17	SIN	창이	싱가포르	153,400	-3.9	462,100	6.6
18	CVG	신시내티 노던 켄터키	미국	143,268	18.5	392,410	12.1
19	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	133,788	-0.5	385,081	7.6
20	LHR	런던-히드로	영국	132,707	3.5	359,467	7.7
21	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	129,017	-16.5	371,495	-10.6
22	IST	이스탄불	터키	126,818	124.6	280,465	83.1
23	SZX	웬젠 바오안	중국	120,446	-12.2	334,423	-10.1
24	BKK	방콕-수완나푸미	태국	115,661	9.9	304,480	11.2
25	IND	인디애나폴리스	미국	114,748	3.8	302,378	1.1
26	LGG	리에주	벨기에	114,067	-6.9	328,100	-10.0
27	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	112,033	-4.8	307,500	-2.8
28	PEK	베이징 캐피탈	중국	98,999	-14.4	290,266	-7.2
29	LUX	룩상부르-핀델	룩셈부르크	94,983	-4.1	256,200	-3.4
30	CGN	켈른 본	독일	87,199	1.5	233,391	1.4
160	CJU	제주	대한민국	6,302	-3.1	18,540	6.0

9) 괄호 안은 지난 달 1,230개 공항 중 순위

10) 화물(Cargo) 기준 실적



순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'22년 누적	누적 대비
170	GMP	서울 김포	대한민국	5,721	-5.5	16,771	2.2
314	PUS	부산 김해	대한민국	1,161	3.1	3,462	2.5
572	TAE	대구	대한민국	70	-27.6	206	-24.5

주: 1) 순위: 대상공항 1,223개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

<표 II-22> 2022.3월 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 철탁콕	홍콩	349,000	-113.0	1,007,000	-9.1
2	ICN	서울 인천	대한민국	277,785	-16.0	777,194	0.7
3	PVG	상하이-푸둥	중국	257,614	-18.3	734,136	-13.1
4	TPE	타이완 타오유안	대만	236,842	-4.7	665,894	0.2
5	NRT	도쿄 나리타	일본	227,150	-2.9	631,319	2.9
6	DOH	도하	카타르	215,581	-7.2	585,448	-7.4
7	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	206,664	-8.8	552,898	-8.0
8	DXB	두바이	아랍에미리트	188,941	-8.8	519,555	-5.7
9	MIA	마이애미	미국	176,460	-0.2	501,000	5.4
10	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	171,069	-13.5	492,038	-8.1
11	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	168,563	-0.7	426,383	-6.7
12	ORD	시카고-오헤어	미국	152,717	-12.3	427,504	-2.4
13	SIN	창이	싱가포르	152,000	-3.4	458,300	7.3
14	LAX	로스앤젤레스	미국	147,352	-2.5	401,869	2.0
15	LHR	런던-히드로	영국	128,972	4.5	348,520	8.9
16	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	128,198	-16.3	369,019	-10.3
17	CAN	광저우-바이운	중국	126,634	19.5	341,210	15.8
18	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	126,551	-0.3	364,112	7.8
19	IST	이스탄불	터키	121,577	133.9	266,418	89.3
20	BKK	방콕-수완나푸미	태국	114,534	9.8	301,023	10.7
21	LGG	리에주	벨기에	113,976	-6.5	327,819	-0.9
22	LUX	룩셈부르-핀델	룩셈부르크	94,972	-4.1	256,163	-3.4
23	KIX	오사카-간사이	일본	74,700	6.0	197,965	7.4
24	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	72,959	-6.9	198,329	-3.8
25	MXP	밀라노-말펜사	이탈리아	64,479	1.7	177,294	8.9
26	SZX	첸젠 바오안	중국	64,199	22.5	154,742	10.9
27	MEM	멤피스	미국	61,163	-7.4	155,933	-10.0
28	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	59,694	10.9	156,291	6.9
29	PEK	베이징 캐피탈	중국	57,768	-0.2	158,618	5.4
30	BRU	브뤼셀 내셔널-말스뢰	벨기에	56,372	0.0	150,376	1.3

주: 1) 순위: 대상공항 1,182개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

3. 글로벌 정책 동향

3.1 국제기구 동향(6월)

가. ACI

1) 팬데믹 발생 첫해, 공항 재정수입에 관한 고찰¹¹⁾

- 국제공항협의회(ACI)는 5월 18일, 2020년 회계연도의 공항 경제보고서(Airport Economics Report)와 핵심성과지표(Key Performance Indicators, 이하 KPIs)를 발간하여, 팬데믹 발생 첫 해 공항들의 재무활동을 심층적으로 분석
- 공항의 주요 수익원인 항공 및 비항공(상업) 부문이 2020년에 와서는 크게 감소
 - 승객과 직결된 공항 이용료 수익은 역대 최저치를 기록한 항공수요의 붕괴와 맞물려 가장 큰 감소폭(-65%)을 보임
 - 2019년에 비해 2020년에는 비 항공 부문이 전체적으로 감소하였으며, 승객 수가 크게 줄어들어 공항 내 소매점의 판매 폭이 감소(-65.2%)하면서 가장 직접적인 영향을 받음

나. IATA

1) 숙련된 지상조업 인력 유지를 위한 개혁의 필요성¹²⁾

- 국제항공운송협회(IATA)는 지상조업 인력의 안정적 확보라는 장기적인 관점을 충족시키기 위한 전반적인 인력유지에 관한 개선을 촉구
- 팬데믹으로 인해 수천 명의 지상조업 인력들이 항공업계를 떠난 가운데, 항공수요가 급증하고 숙련된 인력 부족 문제에 직면하면서 안정적인 인재풀 확보를 위한 필요성이 대두
 - IATA는 지상조업 업무와 관련하여 ①강력한 인재채용 전략 도입, ②신입 직원교육 간소화, ③인력 유지 전략 개발 등 장기적인 관점이 필요하다고 촉구
- IATA는 강력한 인재채용 전략 도입에 대해 다음의 권고안을 제시함
 - 구직자 대상으로 국제물류운송산업에서 지상조업 업무가 차지하는 중요도 및 인식 제고를 위한 캠페인 추진
 - 업계전반에 걸친 성비 불균형 해소를 위한 '25by25' 캠페인 채택

11) ACI, "Latest ACI data provides news insights on airports' financial health during the first year of the pandemic" (Accessed May, 2022)

12) IATA, "Reforms Needed to Attract / Retain Ground Handling Talent" (Accessed May, 2022)



- 직업학교와 견습제도(apprenticeships) 협약 체결을 통한 인재채용 프로그램 활성화
- 신입 직원들을 대상으로 장기적 전망을 제시하는 경력설계 서비스 제공
- IATA는 효율적인 직무훈련 프로세스 도입에 대해 다음의 권고안을 제시함
 - 능력 기반 직무훈련 실시: 온라인 교육 및 평가를 통한 신속성, 유연성 및 효율성 도모
 - 보안교육 및 지원자의 범죄 이력 정보 등에 대한 당국의 상호인정을 통한 중복절차 단축
- IATA는 인력 유지 전략 개발에 대해 다음의 권고안을 제시함
 - 지상조업 업무의 표준화를 위해 IATA 지상조업 운영 매뉴얼(IGOM, IATA Ground Operations Manual)을 도입하여 운영이익 증대 및 효율적인 직무훈련과 더불어 이직, 직무 재배치, 신규채용 시 구직자들에 확대된 유연성과 기회 제공
 - 지상조업 인력과 항공사 및 공항 간 업무 기술과 직무훈련 정보를 상호 공유할 수 있는 'training passports' 프로그램 운영
 - 신기술 및 프로세스 자동화를 통해 신입 직원들에 다양한 직무 기회 및 경력정보 제공

다. ICAO

1) ICAO, SAF 도입을 위한 역량 강화 및 교육 프로그램 개시¹³⁾

- 국제민간항공기구(ICAO)는 몬트리올 본부에서 열린 스톡홀름+50 회의(Stockholm+50)에서 지속가능 항공연료(SAF) 도입을 위한 지원, 역량 강화 및 교육 프로그램(ICAO ACT-SAF/Assistance, Capacity-building and Training for Sustainable Aviation Fuels)을 공식적으로 출범
 - ICAO ACT-SAF 프로그램은 No Country Left Behind 이니셔티브¹⁴⁾, 2050 ICAO SAF Vision, UN이 공표한 세 가지 주요 분야(경제, 사회, 환경)에서 지속가능한 발전을 할 수 있도록 각국 정부가 지속가능 항공 연료를 개발하고 도입하는데 도움을 제공하게 될 것
- 항공산업의 탄소중립을 위한 지속가능 항공연료 도입은 장기적인 탄소배출 감축 목표(LTAG, Long-Term global Aspirational Goal)의 타당성을 평가한 ICAO의 항공환경 보호위원회 (CAEP, Committee on Aviation Environmental Protection) 보고서에서 중요하게 다뤄짐
 - LTAG 보고서에 따르면, 청정 연료 사용 시 2050년까지 탄소배출량을 최대 55% 까지 감축할 전망이며, 새로운 항공기술과 운영개선을 통해 각각 21%, 11% 감축할 것으로 예측

13) ICAO, "Launch of ICAO Assistance, Capacity-building and Training for Sustainable Aviation Fuels" (Accessed June, 2022)

14) 전 세계 균형 있는 항공산업의 발전과 안전 증진을 위한 ICAO 이니셔티브

3.2 항공선진국 동향(6월)

가. 중국

1) 항공안전 증진 위해 내부고발 시스템 도입¹⁵⁾

- 중국민용항공총국(CAAC)은 최근 두 건의 항공기 사고가 연이어 발생하자, 업계 전반에 걸쳐 잠재적 안전위험요인을 찾아내려 '내부 고발자(whistleblowers)' 제도를 도입할 예정
- CAAC는 성명에서 "우리는 현장 인력을 충분히 활용하는 것이 중요하다는 사실을 알고 있으며, 이들이 '내부 고발자'가 되어 안전규정 준수를 위해 결단 있는 움직임을 보여주는 것이 중요하다고 생각한다. 이를 통해, 항공산업의 안전성을 안정적으로 유지하는 데에 크게 기여할 것이다."고 밝힘
- 중국은 숙련된 조종인력과 항공 교통 관제인력의 부족으로 인해 새로운 저비용 항공사 설립에 대한 규제와 안전조치를 강화함

나. 영국

1) 영국, 공항 인력난 해소 위한 비자 발급계획 부인¹⁶⁾

- 영국 교통부(the Ministry of Transport)는 하계 성수기를 앞두고 영국의 공항과 항공사의 광범위한 인력난 해소를 위해 긴급비자(emergency visa) 발급 대신 다른 방안을 모색하고 있다고 밝힘
- 최근 몇 개월에 걸쳐 증가한 수요의 영향으로 인력부족에 대한 문제가 대두
 - 4월 이후, 공항은 팬데믹 이전보다 부족해진 보안, 체크인 및 고객 서비스 인력으로 대규모 대기 행렬이 발생
 - 항공사들도 승무원 부족과 관련 문제에 직면하면서 수천편의 항공편이 취소되었고 여행객들은 이로 인해 공항에서 발이 묶이거나 비행기 탑승도 못하는 사례가 발생
- 올 하계 성수기에 항공수요가 2019년 수준을 상회할 것으로 예상되면서 항공편 결항과 승객들의 장시간 공항 대기 상황에 대한 우려가 제기

15) Simple Flyin, "China Seeks Informants To Improve Aviation Safety" (Accessed May, 2022)

16) Simple Flying, "JUK Government Denies Plans To Issue Emergency Visas To Tackle Airport Staffing Crisis" (Accessed June, 2022)



다. 인도

1) 인도 규제당국, '마스크 미착용자 탑승 금지'¹⁷⁾

- 인도 항공교통 규제당국(DGCA)이 항공사, 공항, 유관기관 등 현지 항공부문 관계 자에게 여행객들이 기내 마스크 착용과 같은 코로나19 방역지침을 준수하도록 촉구
 - 이는, 델리 고등법원(Delhi High Court)에서 DGCA가 방역 지침을 위반한 탑승객에 대해 엄중하게 조치해야 한다는 내용의 법원명령에 따른 것
- 최근 발표된 지침에 따르면, 탑승객이 기내에서 마스크를 착용하도록 하는 것은 항공사의 책임이며, 공항 관리당국 및 출입국장에 설치된 보안 검색대 담당 인력이 여행객들이 공항에서 마스크 미착용 시 제재가 가능
- DGCA는 “항공기 탑승객 누구라도 비행 중 기내에서 마스크 착용을 거부하거나 코로나19 방역 지침을 위반하는 경우 민간항공요건(CAR) 3.1항에 정의된 ‘규칙 미준수 탑승객’으로 간주할 것이며, 동 규정에 명기된 규칙 미준수 탑승객 처리 절차에 관한 내용에 따라 항공사로 하여금 적법한 절차를 실시하도록 한다.”고 밝힘
 - ‘규칙 미준수 탑승객’이란, 공항이나 항공기 탑승 후 정해진 행동지침이나 공항 혹은 항공사 직원의 지시를 따르지 않아 공항 혹은 기내 질서와 규율을 방해하는 승객으로 정의
 - 실제로 항공사들은 기내에서 마스크 착용 거부 행위승객에 대해 엄중하게 대응할 수 있으며 해당 승객을 내부조사위원회에 회부, 항공산업 전체에 적용되는 탑승금지(No-Fly) 리스트에 올리는 결정까지도 포함

3.3 항공기업 동향(6월)

가. 미국

1) JFK 제4터미널, 가상 대기열(Virtual Queuing) 도입¹⁸⁾

- JFK국제공항(JFK International Airport) 제4터미널을 운영 중인 JFK인터내셔널 에어터미널 유한회사(JFKIAT)는 터미널 내 가상 대기열 시스템(JFK T4 Reserve)을 도입한다고 밝힘
 - 이 시스템은 터미널 이용객들이 특정 시간대에 정해진 보안검색대를 이용하도록 하는 사전 예약서비스를 제공하여, 보다 예측가능하고 자유로운 여행 경험을 선사함

17) Simple Flying, "Indian Regulator Says Maskless Passengers Should Be Removed From Flights" (Accessed June, 2022)

18) International Airport Review, "JFK Terminal 4 welcomes virtual queuing for passengers" (Accessed May, 2022)

- 온라인 예약은 출발시간 72시간 이내로 가능하며, 예약가능 시간대는 여행객이 선택한 항공편에 따라 상이함
 - 국내선의 경우 탑승 60분 전, 국제선은 75분 전에 맞추어 이용가능 시간대(time slots) 선택이 가능

나. 유럽

1) 영국 국내선 전기항공기 도입 시 탄소배출량 270만 톤 감축¹⁹⁾

- 최근 항공기술의 발전으로, 2025년까지 항공산업 전체의 약 4분의 1 정도가 전기 또는 하이브리드 동력을 사용할 것으로 추정
 - 디스트렐렉(Distrelec)²⁰⁾의 연구에 따르면 전기동력 항공기가 지속가능한 국내선 운항의 대안이 될 것
- 전체 국제선 노선의 약 절반이 단거리 비행(총 운항거리 500마일 미만)이라는 점을 고려할 때 멀지만, 영국에서만 국내선을 전기동력 항공기로 대체할 경우 탄소배출량을 270만 톤을 절감할 수 있을 것
- 아직 개발 초기 단계이지만, 소형 전기동력 항공기를 도입하면 운항횟수가 감소했거나 운항이 중지된 지역의 공항들을 효율적인 방법으로 다시금 연결하는 것이 가능해질 것

2) 롤스로이스, 대서양 횡단편에 100% SAF 도입 예정²¹⁾

- 롤스로이스(Rolls-Royce) CEO 워렌 이스트(Warren East)는 지속가능 항공연료로만 운항이 가능한 대서양 횡단 운항 서비스를 내년 중에 시작할 것이라고 밝힘
- 롤스로이스는 에어버스(Airbus)와의 협업을 통해 A380 기종에 탑재되는 자사 개발의 트렌트 900²²⁾(Trent 900) 엔진에 바이오연료가 혼합된 연료를 주입하여 시험 비행을 실시
- 롤스로이스는 에어 BP(Air BP)⁵⁾와 영국 더비(Derby), 브리스톨(Bristol) 지역 및 독일 달레비츠(Dahlewitz) 지역에 위치한 롤스로이스 제조시설에서 SAF 혼합률이 10%인

19) Simple Flying, "2.7M Tonnes Of CO2 Could Be Saved Per Year If UK Domestic Flights Went Electric" (Accessed May, 2022)

20) 스위스에 위치한 전자, 자동차 및 측량기술 유통업체

21) Simple Flying, "Rolls-Royce Boss Predicts First 100% SAF Transatlantic Flight By End Of Next Year" (Accessed June, 2022)

22) Trent 엔진. 롤스로이스에서 제작 및 판매 중인 고바이패스(bypass) 항공기 엔진. 에어버스(A330~A380), 보잉(Boeing 747, 757, 767 등)에 이르는 다양한 항공기 기종에 채택됨. 팬 블레이드 소재로 티타늄 사용. 내용에 언급된 Trent 900은 세계 최대의 여객기인 에어버스 A380기종에 사용 중.



연료를 모든 엔진에 테스트하기 위한 계약을 체결

- 에어 BP는 올해 말 롤스로이스의 초대형 엔진인 ‘울트라팬(UltraFan)’ 시험기에 첫 100% SAF를 주입해 보기로 함

- 작년 한 해 SAF에 막대한 규모의 투자가 이루어지기는 했으나, SAF 도입이 항공업계 전반에서 유의미한 수준으로 탄소배출량을 감축시키기까지는 다소 시간이 걸릴 전망
- 롤스로이스는 전기동력 항공기가 곧 출시될 것이라 데 확신을 가지고 있으며, 2020년대 중반 내로 출시할 것으로 전망
 - 롤스로이스는 이미 전 세계에서 가장 빠른 전기 비행기를 생산한 전력이 있고, 이러한 기술을 상용화 하는데 역량을 집중할 계획

다. 대양주

1) 호주 사우스 이스트 퀸즈랜드, 플라잉택시 MOU 체결²³⁾

- 위스크 에어로(Wisk Aero)가 호주 사우스 이스트 퀸즈랜드(South East Queensland) 시의회와 에어택시 서비스 출범에 관한 양해각서(MOU)를 체결
- 위스크 에어로는 지상에서 1,500~5,000피트(약 460m~1,500m) 떨어진 상공에서 100mph(160km/h) 속도로 비행할 수 있는 고정익 자율비행 eVTOL(electric Vertical Take-Off and Landing, 전기 수직이착륙기) 에어택시의 개발하고 있음
 - 위스크에어로는 2032년 서비스 상용화를 목표로 하고 있으며 오는 7월 브리즈번 지역에서 5세대 항공기를 선보일 예정

23) Simple Flying, "South East Queensland Could Be Getting Flying Taxis" (Accessed June, 2022)