



II. 글로벌 항공운송시장

1. 글로벌 항공여객 동향 / 47

- 1.1 IATA 글로벌 항공운송동향(5월) / 47
- 1.2 ACI 운항·여객 처리실적(4월) / 56

2. 글로벌 항공화물 동향 / 62

- 2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(5월) / 62
- 2.2 ACI 화물 처리실적(4월) / 69

3. 글로벌 정책 동향 / 72

- 3.1 국제기구 동향(7월) / 72
- 3.2 항공선진국 동향(7월) / 74
- 3.3 항공기업 동향(7월) / 76



2. 글로벌 항공화물 동향

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(5월)

가. 개요

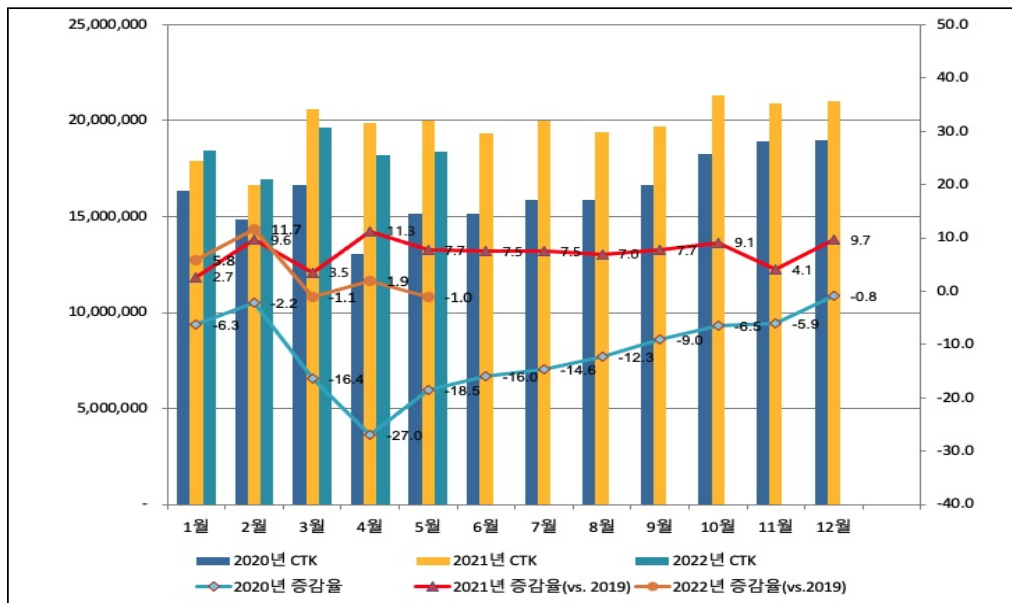
- 2022.5월 세계 총⁴⁾ 화물톤킬로미터(CTK)는 전년 동월 대비 8.3% 감소
 - 5월 총 공급화물톤킬로미터(ACTK)는 전년 대비 2.7% 증가
 - 5월 총 화물탑재율(CLF)은 50.5% 기록

〈표 II-13〉 글로벌 항공화물실적 비교

(단위: %)

| 구 분 | CTK 시장 점유율 | 2019년 동월 대비 ('19.5월 vs '22.5월) | | | | 전년 동월 대비 ('21.5월 vs '22.5월) | | | |
|-----|------------|--------------------------------|------|------|--------|-----------------------------|------|------|--------|
| | | CTK | ACTK | CLF | CLF(%) | CTK | ACTK | CLF | CLF(%) |
| 국 제 | 87.2 | -1.0 | -8.5 | 56.6 | 4.3 | -8.1 | 5.7 | 56.6 | -8.5 |
| 전 체 | 100.0 | -2.0 | -8.4 | 50.5 | 3.3 | -8.3 | 2.7 | 50.5 | -6.1 |

자료: IATA

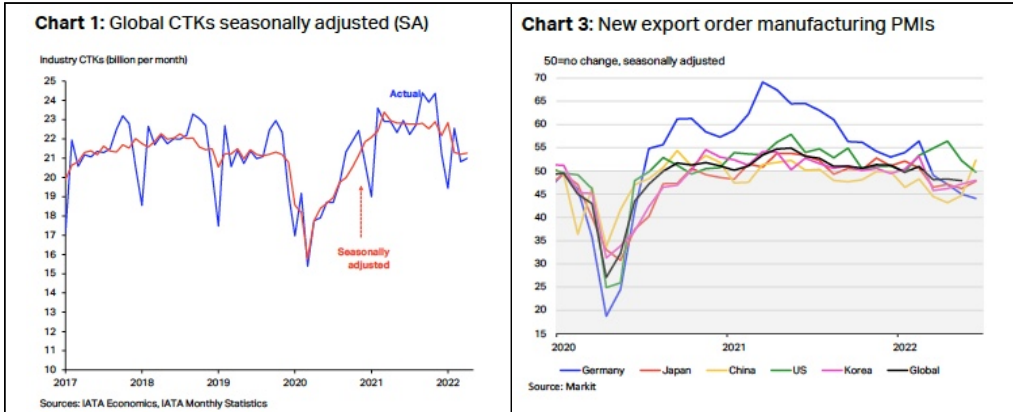


〔그림 II-5〕 2019년 대비 전 세계 국제선 CTK 실적 및 증감률 (2020 vs 2021 vs 2022)

4) 국내선 + 국제선

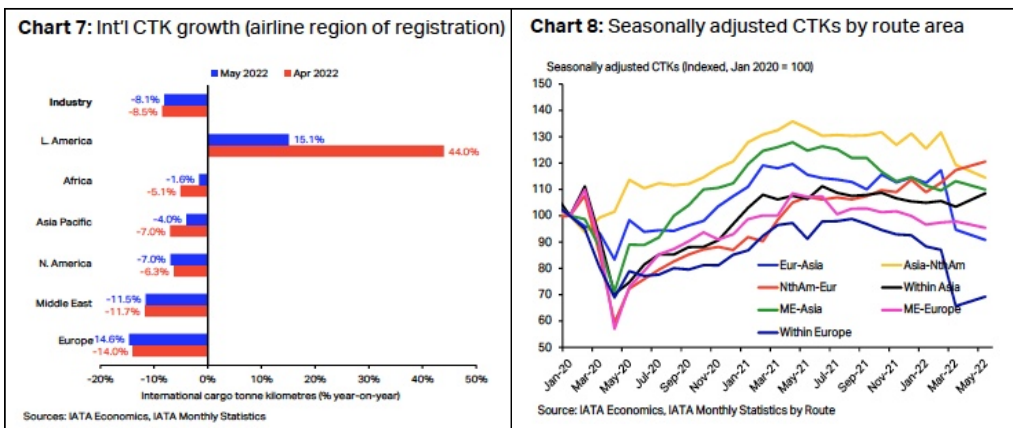


- 전 세계 CTK는 안정세에 돌입
 - 2022.5월 전 세계 CTK는 전년 대비 8.3% 감소, 항공화물시장에 영향을 끼치던 공급망 및 공급력 문제가 점차 해소되며 4월 -9.1%보다 소폭 개선되었고, 계절요인을 제거한 전월 대비 CTK는 0.3% 증가
 - 중국의 오미크론 변이 대상 봉쇄 조치가 완화됨에 따라 상황이 개선되고 있으나, 러시아-우크라이나 전쟁지속으로 인해 유럽 지역 화물공급력 개선은 제한적
- 공급망 개선으로 무역활동은 반등
 - 중남미 지역 등의 무역량이 크게 증가하며 2022.4월 전 세계 상품무역량은 반등을 기록, 중국의 바이러스 확산 방지조치 완화로 산업센터가 다시 운영을 시작함에 따라 이러한 동향은 계속될 전망
 - 최근 공급망 제약이 개선되며 전 세계 생산품 무역 성장세에 큰 보탬이 될 것이며, 향후 몇 달 간 항공화물 수요 또한 증가할 것으로 예상
 - 신규 수출주문량은 크게 개선되지 않은 상황으로, 중국을 제외한 주요 생산시장의 신규 수출주문지수는 비슷한 수준을 보이거나 50이하로 감소
 - CTK 수요를 예상하는 주요 지표 중 하나인 신규수출주문 PMI는 향후 CTK 수요가 감소할 것으로 전망
- 인플레이션의 여파는 수개월 내에 나타날 전망
 - 2022.5월 G7 국가들의 일반소비자물가지수는 전년 동기 대비 7.5%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 크고, 2022.4월 생산자물가인플레이션(PPI)은 전년 대비 16.5% 증가
 - 높은 소비자물가로 인해 소비활동과 항공화물 수요에 영향을 끼칠 것으로 예상
- 화물공급력 증가는 높아진 수요를 해소하는데 크게 기여
 - 2022.5월 전 세계 화물공급력(ACTK)은 전년 동월 대비 2.7% 증가
 - 계절요인을 제거한 ACTK는 전월 대비 2.4% 증가했고, 전월 대비 7%의 높은 공급력 증가율을 보인 아태 지역을 비롯해 모든 지역에서 증가
 - 5월 전 세계 화물 탑재율(CLF)은 전년 대비 6.1%p 감소한 50.4%를 기록
 - 유럽과 중동 지역은 높아진 공급력 대비 상대적으로 수요가 낮아 가장 큰 탑재율 감소를 기록



자료: IATA, Markit

[그림 II-6] 연도별 항공 CTk 및 신규 수출주문량 PMI



자료: IATA

[그림 II-7] 국제선 CTk 성장률 및 계절요인을 제거한 노선별 국제선 CTk 추이

- 2022.5월 전 세계 국제선 CTk는 전년 동월 대비 8.1% 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
- 중남미 지역 항공 화물시장은 빠르게 회복
 - 5월 계절요인을 제거한 CTk는 전월 대비 5% 감소했으나, 전반적인 지표는 긍정적
 - 해당 지역의 항공화물시장은 향후 공급력 및 운항 증가에 있어 낙관적이며, 일부 항공사들은 화물운송을 위한 항공기 추가도입을 준비 중



- 유럽 및 아태 지역의 항공화물시장은 우크라이나-러시아 전쟁, 인력난 및 아시아 지역의 생산활동 감소로 인해 수요가 감소
 - 다만, 아태 지역은 5월 중국의 봉쇄 조치 완화로 인한 공급망 개선의 조짐이 보이는 상황
 - 아태지역의 5월 국제선 CTK는 전년 대비 4% 감소했으며, 이는 전월 대비 3.4% 증가한 수준
 - 반면, 유럽 지역의 국제선 CTK는 전년 대비 -14.6%로, 올 해 가장 큰 폭의 감소세를 보임
- 중동 지역의 국제선 항공화물시장은 의미있는 성장세를 이루어내지 못해
 - 2022.5월 중동 지역의 국제선 CTK는 전년 대비 -11.5% 기록
- 북미 지역의 5월 국제선 항공화물시장 CTK는 전년 대비 7% 감소
 - 계절요인을 제거한 CTK는 인플레이션에이 수요에 영향을 미치기 시작하면서 전월 대비 0.9% 감소
 - 아시아-북미 노선의 실적 부진이 영향을 미쳤으나, 유럽-북미 무역노선 등이 선전하며 여전히 높은 수요를 보이는 중
 - 지역 내 일부 항공사들은 2022년 내 화물기를 인도할 예정이며, 경제적 역풍을 맞이한 현재 상황 화물수요가 비슷한 수준으로 유지될지가 변수

<표 II-14> IATA 지역 간 화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

| 구 분 | CTK | | | ACTK | | | CLF | | |
|-------------|------------|------------|-------|------------|------------|-------|--------|--------|--------|
| | '21.5월 | '22.5월 | 증감률 | '21.5월 | '22.5월 | 증감률 | '21.5월 | '22.5월 | 증감(%p) |
| 아프리카-유럽 | 420,918 | 409,185 | -2.8 | 671,429 | 807,507 | 20.3 | 62.7 | 50.7 | -12.0 |
| 아프리카-극동 | 212,806 | 195,072 | -8.3 | 350,513 | 295,089 | -15.8 | 60.7 | 66.1 | 5.4 |
| 아프리카-중동 | 163,101 | 161,364 | -1.1 | 317,459 | 466,191 | 46.9 | 51.4 | 34.6 | -16.8 |
| 중미/카리브-남미 | 24,037 | 29,394 | 22.3 | 35,428 | 63,215 | 78.4 | 67.8 | 46.5 | -21.4 |
| 유럽-중미/카리브 | 224,185 | 215,454 | -3.9 | 312,628 | 506,815 | 62.1 | 71.7 | 42.5 | -29.2 |
| 유럽-극동 | 4,123,590 | 3,393,585 | -17.7 | 5,494,702 | 4,465,540 | -18.7 | 75.0 | 76.0 | 0.9 |
| 유럽-중동 | 901,777 | 810,461 | -10.1 | 1,319,712 | 1,530,647 | 16.0 | 68.3 | 52.9 | -15.4 |
| 유럽-북미 | 2,413,714 | 2,707,601 | 12.2 | 3,755,096 | 6,044,595 | 61.0 | 64.3 | 44.8 | -19.5 |
| 유럽-남미 | 380,042 | 344,983 | -9.2 | 463,751 | 577,829 | 24.6 | 81.9 | 59.7 | -22.2 |
| 극동-북미 | 5,535,516 | 4,609,394 | -16.7 | 7,819,582 | 6,664,398 | -14.8 | 70.8 | 69.2 | -1.6 |
| 극동-남서태평양 | 331,770 | 360,259 | 8.6 | 495,908 | 641,472 | 29.4 | 66.9 | 56.2 | -10.7 |
| 중동-극동 | 1,387,504 | 1,179,977 | -15.0 | 2,335,448 | 2,220,653 | -4.9 | 59.4 | 53.1 | -6.3 |
| 중동-북미 | 547,030 | 521,448 | -4.7 | 881,268 | 1,034,266 | 17.4 | 62.1 | 50.4 | -11.7 |
| 북미-중미/카리브 | 151,453 | 169,305 | 11.8 | 364,352 | 449,696 | 23.4 | 41.6 | 37.6 | -3.9 |
| 북미-남미 | 616,396 | 653,797 | 6.1 | 958,238 | 994,848 | 3.8 | 64.3 | 65.7 | 1.4 |
| 북미/남미-남서태평양 | 87,717 | 106,847 | 21.8 | 108,608 | 135,202 | 24.5 | 80.8 | 79.0 | -1.7 |
| 중미역내 | 3,013 | 2,773 | -8.0 | 14,519 | 23,333 | 60.7 | 20.8 | 11.9 | -8.9 |
| 유럽역내 | 425,194 | 308,759 | -27.4 | 696,042 | 1,006,682 | 44.6 | 61.1 | 30.7 | -30.4 |
| 극동역내 | 1,374,312 | 1,401,496 | 2.0 | 1,861,676 | 2,031,314 | 9.1 | 73.8 | 69.0 | -4.8 |
| 남미역내 | 26,892 | 37,604 | 39.8 | 33,573 | 74,580 | 122.1 | 80.1 | 50.4 | -29.7 |
| 기타 | 452,503 | 483,053 | 6.8 | 854,928 | 1,127,271 | 31.9 | 52.9 | 42.9 | -10.1 |
| 국제선 전체 | 19,996,609 | 18,380,661 | -8.1 | 30,739,545 | 32,487,331 | 5.7 | 65.1 | 56.6 | -8.5 |



<표 II-15> IATA 지역 간 누적화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

| 구 분 | CTK | | | ACTK | | | CLF | | |
|-------------|------------|------------|-------|-------------|-------------|-------|----------|----------|--------|
| | '21.1~5월 | '22.1~5월 | 증감률 | '21.1~5월 | '22.1~5월 | 증감률 | '21.1~5월 | '22.1~5월 | 증감(%p) |
| 아프리카-유럽 | 2,022,631 | 2,000,611 | -1.1 | 3,383,376 | 3,902,438 | 15.3 | 59.8 | 51.3 | -8.5 |
| 아프리카-극동 | 1,015,357 | 881,198 | -13.2 | 1,690,393 | 1,373,749 | -18.7 | 60.1 | 64.1 | 4.1 |
| 아프리카-중동 | 823,865 | 821,617 | -0.3 | 1,608,782 | 2,096,945 | 30.3 | 51.2 | 39.2 | -12.0 |
| 중미/카리브-남미 | 113,318 | 145,795 | 28.7 | 198,042 | 323,613 | 63.4 | 57.2 | 45.1 | -12.2 |
| 유럽-중미/카리브 | 1,044,087 | 1,117,873 | 7.1 | 1,602,424 | 2,744,503 | 71.3 | 65.2 | 40.7 | -24.4 |
| 유럽-극동 | 19,867,143 | 17,271,979 | -13.1 | 26,459,525 | 23,394,746 | -11.6 | 75.1 | 73.8 | -1.3 |
| 유럽-중동 | 4,499,236 | 4,233,896 | -5.9 | 6,591,178 | 7,512,064 | 14.0 | 68.3 | 56.4 | -11.9 |
| 유럽-북미 | 11,253,745 | 13,231,604 | 17.6 | 17,333,623 | 24,677,256 | 42.4 | 64.9 | 53.6 | -11.3 |
| 유럽-남미 | 1,711,091 | 1,722,912 | 0.7 | 2,170,221 | 2,792,712 | 28.7 | 78.8 | 61.7 | -17.2 |
| 극동-북미 | 24,998,915 | 22,625,087 | -9.5 | 35,868,369 | 32,609,152 | -9.1 | 69.7 | 69.4 | -0.3 |
| 극동-남서태평양 | 1,621,561 | 1,948,315 | 20.2 | 2,349,077 | 3,293,016 | 40.2 | 69.0 | 59.2 | -9.9 |
| 중동-극동 | 6,943,477 | 6,136,017 | -11.6 | 11,960,922 | 11,266,415 | -5.8 | 58.1 | 54.5 | -3.6 |
| 중동-북미 | 2,608,930 | 2,465,533 | -5.5 | 4,046,178 | 4,909,673 | 21.3 | 64.5 | 50.2 | -14.3 |
| 북미-중미/카리브 | 724,818 | 765,079 | 5.6 | 1,942,220 | 2,521,067 | 29.8 | 37.3 | 30.3 | -7.0 |
| 북미-남미 | 2,815,926 | 3,167,361 | 12.5 | 4,495,657 | 5,131,251 | 14.1 | 62.6 | 61.7 | -0.9 |
| 북미/남미-남서태평양 | 477,349 | 547,532 | 14.7 | 654,177 | 682,378 | 4.3 | 73.0 | 80.2 | 7.3 |
| 중미역내 | 13,792 | 15,609 | 13.2 | 60,091 | 106,471 | 77.2 | 23.0 | 14.7 | -8.3 |
| 유럽역내 | 2,074,195 | 1,672,653 | -19.4 | 2,991,382 | 4,176,433 | 39.6 | 69.3 | 40.0 | -29.3 |
| 극동역내 | 6,957,190 | 6,959,202 | 0.0 | 9,389,043 | 9,721,598 | 3.5 | 74.1 | 71.6 | -2.5 |
| 남미역내 | 152,152 | 191,061 | 25.6 | 228,584 | 334,383 | 46.3 | 66.6 | 57.1 | -9.4 |
| 기타 | 2,295,594 | 2,546,924 | 10.9 | 3,977,250 | 5,613,573 | 41.1 | 57.7 | 45.4 | -12.3 |
| 국제선 전체 | 95,011,613 | 91,637,449 | -3.6 | 145,413,085 | 152,987,443 | 5.2 | 65.3 | 59.9 | -5.4 |

〈표 II-16〉 IATA '19년 동월 대비 및 전년 동월 대비 지역별 화물성장률 비교

(단위: %)

| 구 분 | CTK 시장 점유율 | 전년 동월 대비 ('21.5월 vs '22.5월) | | | | 코로나19 이전 동월 대비 ('19.5월 vs '22.5월) | | | |
|--------|------------------|---------------------------------|------|------|---------|---------------------------------------|-------|------|---------|
| | | CTK | ACTK | CLF | CLF(%p) | CTK | ACTK | CLF | CLF(%p) |
| 아시아태평양 | 29.5 | -4.0 | 3.3 | 68.5 | -5.2 | -3.2 | -16.0 | 68.5 | 9.1 |
| 유 럽 | 22.4 | -14.6 | 3.6 | 57.1 | -12.2 | -11.7 | -17.7 | 57.1 | 3.9 |
| 북 미 | 18.0 | -7.0 | 7.2 | 49.6 | -7.5 | 17.4 | 8.7 | 49.6 | 3.7 |
| 남 미 | 1.8 | 15.1 | 27.8 | 46.5 | -5.1 | -2.1 | -4.1 | 46.5 | 0.9 |
| 중 동 | 13.4 | -11.5 | 7.8 | 49.1 | -10.7 | -0.9 | -1.6 | 49.1 | 0.3 |
| 아프리카 | 1.9 | -1.6 | 1.9 | 50.5 | -1.8 | 9.0 | -12.1 | 50.5 | 9.8 |
| 국제선 | 87.0 | -8.1 | 5.7 | 56.6 | -8.5 | -1.0 | -8.5 | 56.6 | 4.3 |
| 아시아태평양 | 32.6 | -6.6 | -7.4 | 62.7 | 0.5 | -8.1 | -22.1 | 92.7 | 9.6 |
| 유 럽 | 22.8 | -14.6 | 3.3 | 54.8 | -11.5 | -11.6 | -17.0 | 54.8 | 3.4 |
| 북 미 | 27.2 | -5.7 | 6.8 | 41.1 | -5.4 | 15.1 | 10.2 | 41.1 | 1.7 |
| 남 미 | 2.2 | 13.8 | 33.3 | 38.7 | -6.6 | -5.2 | -7.3 | 38.7 | 0.9 |
| 중 동 | 13.4 | -11.6 | 7.6 | 48.7 | -10.5 | -1.1 | -3.0 | 48.7 | 0.9 |
| 아프리카 | 1.9 | -1.5 | 3.0 | 49.5 | -2.3 | 7.8 | -12.9 | 49.5 | 9.5 |
| 전체 | 100.0 | -8.3 | 2.7 | 50.5 | -6.1 | -2.0 | -8.4 | 50.5 | 3.3 |

〈표 II-17〉 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 | 18,426,659 | 3.0 | 28,285,533 | 30,790,412 | 8.9 | 63.3 | 59.8 | -3.4 |
| 2월 | 16,668,679 | 16,974,941 | 1.8 | 25,589,475 | 27,280,283 | 6.6 | 65.1 | 62.2 | -2.9 |
| 3월 | 20,584,112 | 19,667,498 | -4.5 | 30,557,914 | 31,364,779 | 2.6 | 67.4 | 62.7 | -4.7 |
| 4월 | 19,870,298 | 18,187,690 | -8.5 | 30,240,618 | 31,064,638 | 2.7 | 65.7 | 58.5 | -7.2 |
| 5월 | 19,996,609 | 18,380,661 | -8.1 | 30,739,545 | 32,487,331 | 5.7 | 65.1 | 56.6 | -8.5 |
| 6월 | 19,361,669 | - | - | 30,301,052 | - | - | 63.9 | - | - |
| 7월 | 20,007,503 | - | - | 31,746,129 | - | - | 63.0 | - | - |
| 8월 | 19,372,220 | - | - | 31,604,443 | - | - | 61.3 | - | - |
| 9월 | 19,704,067 | - | - | 31,429,308 | - | - | 62.7 | - | - |
| 10월 | 21,308,451 | - | - | 33,199,158 | - | - | 64.2 | - | - |
| 11월 | 20,915,716 | - | - | 33,150,518 | - | - | 63.1 | - | - |
| 12월 | 20,987,946 | - | - | 33,701,754 | - | - | 62.3 | - | - |

자료: IATA RAS

주: IATA의 통계 수정으로 과월화와 실적이 상이할 수 있음



2.2 ACI 화물 처리실적(4월)

가. 개요⁵⁾

- 2022.4월 전 세계 항공화물(Cargo)⁶⁾은 2019년 동월 대비 0.5% 증가
 - 항공화물시장의 전년 대비 성장률은 -8.1%

〈표 II-18〉 전 세계 ACI 회원공항 화물처리실적 요약

(단위: 천톤, %)

| 구 분 | '22. 4월 | | | '22. 1~4월 누적 | | |
|-------------------|---------|------------|------------|--------------|------------|------------|
| | 화물 | 21년 대비 증감률 | 19년 대비 증감률 | 화물 | 21년 대비 증감률 | 19년 대비 증감률 |
| 국제선 ⁷⁾ | 5,996 | -6.2 | 3.3 | 23,770 | -1.0 | 4.8 |
| 전 체 | 8,766 | -8.1 | 0.5 | 35,012 | -2.6 | 2.4 |

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-19〉 ACI 회원공항 지역별 화물처리실적

('22.4월 기준, 단위: 천톤, %)

| 구 분 | 지 역 | '22.4월 실적 | | | '22.1~4월 누적 | | |
|-----|--------|-----------|------------|------------|-------------|------------|------------|
| | | 화물 | 21년 대비 증감률 | 19년 대비 증감률 | 화물 | 21년 대비 증감률 | 19년 대비 증감률 |
| 국제 | 아프리카 | 154 | 3.1 | -17.3 | 597 | 3.2 | -12.0 |
| | 아·태 | 2,213 | -9.7 | 0.1 | 8,984 | -2.8 | 5.6 |
| | 유 럽 | 1,581 | -7.4 | 5.3 | 6,381 | -1.0 | 5.4 |
| | 남미·카리브 | 319 | 5.4 | 7.7 | 1,210 | 8.0 | 5.0 |
| | 중 동 | 585 | -6.6 | -12.5 | 2,282 | -3.9 | -13.6 |
| | 북 미 | 1,144 | -0.8 | 21.6 | 4,314 | 1.9 | 18.0 |
| | 소 계 | 5,996 | -6.2 | 3.3 | 23,770 | -1.0 | 4.8 |
| 전체* | 아프리카 | 173 | 6.2 | -14.4 | 662 | 6.4 | -9.3 |
| | 아·태 | 2,877 | -14.4 | -8.8 | 11,967 | -6.1 | -2.0 |
| | 유 럽 | 1,704 | -7.4 | 3.0 | 6,875 | -1.2 | 3.2 |
| | 남미·카리브 | 445 | 2.5 | .7 | 1,742 | 6.9 | 3.2 |
| | 중 동 | 595 | -6.9 | -13.0 | 2,326 | -3.9 | -13.9 |
| | 북 미 | 2,972 | -4.3 | 14.5 | 11,439 | -1.1 | 12.2 |
| | 합 계 | 8,766 | -8.1 | 0.5 | 35,012 | -2.6 | 2.4 |

주: 전체=출발·도착화물(국내+국제), 자료: ACI

- 5) 전체(국내+국제) 화물은 Cargo 실적 기준, 국제선 화물은 Freight 실적 기준
- 6) 화물(Cargo)은 공항에서 적재 또는 하역하는 '(순)화물(Freight)+우편물(특송화물 포함)'을 의미하며, 증량은 메트릭톤 단위를 사용
- 7) 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. 증량은 메트릭톤 단위를 사용

나. 주요 공항 화물처리실적

- ACI 소속 주요 공항의 4월 화물처리실적
 - 1위 홍콩 첵랍콕, 2위 미국 멤피스, 3위 미국 앵커리지 테드 스티븐스, 4위 한국 인천국제공항, 5위 미국 루이스빌-스탠디포드 필드
 - 우리나라 공항⁸⁾: 제주국제공항 178위(160위), 김포국제공항 182위(170위), 김해국제공항 326위(314위), 대구공항 559위(572위)

〈표 II-20〉 2022.4월 ACI 소속 주요 공항 화물처리 순위⁹⁾

(단위: 톤, %)

| 순위 | 공항 코드 | 도시/공항 | 국 가 | 화 물 | 전년 대비 | '22년 누적 | 누적 대비 |
|-----|-------|----------------|--------|---------|-------|-----------|-------|
| 1 | HKG | 홍콩 첵랍콕 | 홍콩 | 375,000 | -2.8 | 1,390,000 | -7.5 |
| 2 | MEM | 멤피스 | 미국 | 350,857 | -11.0 | 1,332,236 | -9.5 |
| 3 | ANC | 앵커리지-테드 스티븐스 | 미국 | 287,838 | -9.3 | 1,115,499 | -5.4 |
| 4 | ICN | 서울 인천 | 대한민국 | 261,082 | -6.7 | 1,049,181 | -1.6 |
| 5 | SDF | 루이스빌-스탠디포드 필드 | 미국 | 256,446 | -1.1 | 986,413 | 3.4 |
| 6 | MIA | 마이애미 | 미국 | 230,817 | 2.3 | 861,650 | 6.4 |
| 7 | TPE | 타이완 타오유완 | 대만 | 218,345 | -8.6 | 888,517 | -2.2 |
| 8 | LAX | 로스앤젤레스 | 미국 | 212,251 | -6.8 | 856,045 | -0.6 |
| 9 | NRT | 도쿄 나리타 | 일본 | 208,160 | -6.2 | 850,527 | 0.2 |
| 10 | DOH | 도하 | 카타르 | 203,261 | -9.8 | 794,747 | -8.4 |
| 11 | ORD | 시카고-오헤어 | 미국 | 177,488 | -24.2 | 722,665 | -14.5 |
| 12 | CAN | 광저우-바이윈 | 중국 | 172,674 | 0.0 | 679,084 | 6.7 |
| 13 | FRA | 프랑크푸르트-라인 마인 | 독일 | 166,024 | -16.5 | 677,178 | -10.2 |
| 14 | CDG | 파리-샤를 드 골 | 프랑스 | 157,620 | -2.3 | 593,456 | -5.5 |
| 15 | SIN | 창이 | 싱가포르 | 153,800 | -2.2 | 615,900 | 4.3 |
| 16 | JFK | 뉴욕 존 F. 케네디 | 미국 | 148,722 | 23.6 | 456,222 | 4.4 |
| 17 | DXB | 두바이 | 아랍에미리트 | 144,922 | -26.9 | 664,477 | -11.3 |
| 18 | CVG | 신시내티 노던 켄터키 | 미국 | 143,209 | 10.3 | 535,619 | 11.6 |
| 19 | SZX | 웬젠 바오안 | 중국 | 138,796 | 3.1 | 473,219 | -6.6 |
| 20 | IST | 이스탄불 | 터키 | 134,563 | 121.6 | 415,028 | 94.0 |
| 21 | LEJ | 라이프치히 할레-슈케우디츠 | 독일 | 125,240 | -7.8 | 510,321 | 3.3 |
| 22 | AMS | 암스테르담 스키폴 | 네덜란드 | 117,584 | -17.4 | 489,079 | -12.3 |
| 23 | LHR | 런던-히드로 | 영국 | 116,475 | -3.2 | 475,942 | 4.8 |
| 24 | PVG | 상하이-푸둥 | 중국 | 111,593 | -70.0 | 1,008,388 | -27.8 |
| 25 | BKK | 방콕-수완나푸미 | 태국 | 105,855 | 19.3 | 410,335 | 13.1 |
| 26 | PEK | 베이징 캐피탈 | 중국 | 100,199 | -13.8 | 390,465 | -9.0 |
| 27 | IND | 인디애나폴리스 | 미국 | 99,295 | -10.9 | 401,673 | -2.1 |
| 28 | LGG | 리에주 | 벨기에 | 88,093 | -27.3 | 416,193 | -8.1 |
| 29 | LUX | 룩상부르-핀델 | 룩셈부르크 | 80,775 | -13.5 | 336,975 | -6.0 |
| 30 | CGN | 켈른 본 | 독일 | 80,662 | 1.0 | 314,053 | 1.3 |
| 178 | CJU | 제주 | 대한민국 | 4,999 | -2.3 | 23,539 | 4.1 |

8) 괄호 안은 지난 달 1,223개 공항 중 순위

9) 화물(Cargo) 기준 실적



| 순위 | 공항 코드 | 도시/공항 | 국 가 | 화 물 | 전년 대비 | '22년 누적 | 누적 대비 |
|-----|-------|-------|------|-------|-------|---------|-------|
| 182 | GMP | 서울 김포 | 대한민국 | 4,658 | -1.9 | 21,430 | 1.3 |
| 326 | PUS | 부산 김해 | 대한민국 | 889 | -7.3 | 4,350 | 0.3 |
| 559 | TAE | 대구 | 대한민국 | 63 | -43.0 | 268 | -29.8 |

주: 1) 순위: 대상공항 1,205개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

<표 II-21> 2022.4월 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 | 373,000 | -2.6 | 1,380,000 | -7.4 |
| 2 | ICN | 서울 인천 | 대한민국 | 257,682 | -6.3 | 1,034,876 | -1.1 |
| 3 | TPE | 타이완 타오유완 | 대만 | 217,084 | -8.5 | 882,977 | -2.1 |
| 4 | NRT | 도쿄 나리타 | 일본 | 204,731 | -5.8 | 836,050 | 0.7 |
| 5 | DOH | 도하 | 카타르 | 201,333 | -9.4 | 786,781 | -7.9 |
| 6 | ANC | 앵커리지-테드 스티븐스 | 미국 | 196,697 | -10.6 | 749,595 | -8.7 |
| 7 | MIA | 마이애미 | 미국 | 192,713 | 1.0 | 693,713 | 4.1 |
| 8 | FRA | 프랑크푸르트-라인 마인 | 독일 | 159,513 | -17.0 | 651,551 | -10.4 |
| 9 | CDG | 파리-샤를 드 골 | 프랑스 | 154,202 | -2.3 | 580,585 | -5.5 |
| 10 | SIN | 창이 | 싱가포르 | 152,300 | -1.8 | 610,600 | 4.8 |
| 11 | DXB | 두바이 | 아랍에미리트 | 144,922 | -26.9 | 664,477 | -11.3 |
| 12 | CAN | 광저우-바이윈 | 중국 | 140,854 | 32.2 | 482,064 | 20.2 |
| 13 | LAX | 로스앤젤레스 | 미국 | 134,500 | -5.9 | 536,369 | -0.1 |
| 14 | IST | 이스탄불 | 터키 | 129,303 | 129.7 | 395,721 | 100.9 |
| 15 | ORD | 시카고-오헤어 | 미국 | 127,798 | -21.7 | 555,301 | -7.6 |
| 16 | LEJ | 라이프치히 할레-슈케우디츠 | 독일 | 118,141 | -8.3 | 482,253 | 3.4 |
| 17 | AMS | 암스테르담 스키폴 | 네덜란드 | 116,895 | -17.2 | 485,914 | -12.1 |
| 18 | LHR | 런던-히드로 | 영국 | 112,816 | -2.8 | 461,336 | 5.8 |
| 19 | JFK | 뉴욕 존 F. 케네디 | 미국 | 110,208 | 39.5 | 308,537 | 8.2 |
| 20 | BKK | 방콕-수완나푸미 | 태국 | 104,941 | 19.2 | 405,964 | 12.8 |
| 21 | PVG | 상하이-푸둥 | 중국 | 89,361 | -71.0 | 823,497 | -28.5 |
| 22 | LGG | 리에주 | 벨기에 | 88,024 | -27.3 | 415,843 | -8.0 |
| 23 | LUX | 뤽상부르-핀델 | 룩셈부르크 | 80,762 | -13.5 | 336,925 | -6.0 |
| 24 | CGN | 켈른 본 | 독일 | 77,203 | 1.3 | 300,205 | 1.3 |
| 25 | SZX | 웬젠 바오안 | 중국 | 72,138 | 43.0 | 226,880 | 19.4 |
| 26 | KIX | 오사카-간사이 | 일본 | 65,816 | -7.2 | 263,781 | 3.4 |
| 27 | PEK | 베이징 캐피탈 | 중국 | 64,447 | 4.9 | 223,065 | 5.3 |
| 28 | BOG | 엘도라도 | 콜롬비아 | 62,831 | 17.5 | 225,941 | 26.9 |
| 29 | SDF | 루이스빌-스탠디포드 필드 | 미국 | 60,858 | 10.9 | 217,148 | 8.0 |
| 30 | MPX | 밀라노-말펜사 | 이탈리아 | 57,906 | -4.4 | 235,200 | 5.3 |

주: 1) 순위: 대상공항 1,169개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

3. 글로벌 정책 동향

3.1 국제기구 동향(7월)

가. ICAO

1) 항공안전 · 보안 · 지속가능한 회복을 위한 ICAO 이행 노력¹⁾

- ICAO 글로벌 이행 지원 심포지엄(ICAO Global Implementation Support Symposium)에서 각국 정부의 안전, 보안 및 지속가능성에 관한 범세계적 계획, 국제 표준 및 지침 강화에 진전을 보임
- 튀르키예(Türkiye) 민간항공사무국에서 주최한 이 행사는 ICAO를 통해 강화된 파트너십으로 각국 정부의 항공 복구정책, 전략, 이니셔티브 및 활동을 전 세계적으로 조정하는 수단을 확인하는 데 초점을 맞춤
 - 이는 포괄성과 지속가능성, 회복력 있는 항공운송산업의 복구와 항공운송서비스가 창출하는 필수적이고 지속가능한 개발 편익을 보장하는 열쇠가 될 것
- ICAO 사무총장 후안 카를로스 살라자르(Juan Carlos Salazar)는 “최근 ICAO는 보다 통합적인 관점으로 새롭게 정립된 표준과 관행, 정책들을 그 연구단계에서부터 전체적으로 알 수 있도록 지원하기 위한 이행 체계를 구축하고자 한다.”고 밝힘
 - 살라자르 총장은 ICAO의 우선 과제에 이행 지원 체계의 전환을 추가하였고, 변화가 요구되는 내용에는 1) 수요 중심의 접근 2) 재원 및 전문 지식을 보유한 인력과의 파트너십 확대 3) 혁신 촉진 등이 포함

나. IATA

1) 인센티브를 통한 SAF 생산 확대²⁾

- 국제항공운송협회(IATA)는 항공업계가 2050년 탄소중립(net-zero) 목표 달성을 추진하는 만큼, 각국 정부에서도 지속가능연료(SAF) 도입에 대규모 인센티브를 지원해 줄 것을 요구
- 항공업계의 탄소중립 목표 이행을 위해 2050년 SAF 사용률이 탄소배출량 감축분의 65% 수준에 도달해야하며 이를 위해 약 4,490억 리터의 SAF 생산용량 확보가 필수

1) ICAO, "Elevating ICAO implementation support to accelerate aviation's safe, secure and sustainable recovery " (Accessed July, 2022)

2) IATA, "Incentives Needed to Increase SAF Production" (Accessed June, 2022)



- 현재 2025년까지 50억 리터로 확대하기 위한 투자가 진행 중이며, 정부 차원의 효과적인 인센티브 지원이 뒷받침된다면 생산량은 2030년까지 300억 리터에 달할 것
- SAF 생산을 촉진하기 위한 추가적인 투자에는 올바른 정책 지원이 필수적이며 이는 공급을 늘리고 비용을 낮추는 효과를 발생시킬 것
 - 정부 주도의 인센티브 접근법을 SAF에 적용한다면 10년 내로 글로벌 생산량을 300억 리터까지 가능하고 이는 생산량 확대 및 가격 절감을 위한 투자 장려로 확대될 것
 - 미국의 2030년 SAF 생산량은 정부의 대대적인 인센티브 지원으로 110억 리터에 달 할 전망
 - EU는 'Fit-for-55' 이니셔티브에 따라 유럽 내 공항을 취항하는 모든 항공사에 대해 2030년까지 SAF 사용률을 5% 높일 것을 의무화 할 계획
- 항공업계는 투자에 필요한 일관된 정책과 장기적인 안정성을 제고하기 위해 각국 정부들이 올해 9월 개최되는 제41차 국제민간항공기구 총회(Assembly of the ICAO)에서 항공운송업계의 장기적인 기후변화 목표 채택 지원을 희망함
 - 기후 목표는 항공산업의 탄소중립 목표 실현을 뒷받침하는 데 중요하며, 경쟁을 저해하지 않는 선에서 글로벌 다자간 프레임워크를 제공할 것

2) IATA, 'EU의 슬롯규정 복원 추진에 승객 혼란 가중될 것'³⁾

- 국제항공운송협회(IATA)는 팬데믹 이전 수준으로 최소 슬롯사용 한도를 상향조정하는 내용의 EU 집행위원회(EC, European Commission)의 제안에 대해 우려를 표명
 - EC는 오는 10월 말부터 시작되는 2022/2023년 동계시즌에 기존 슬롯규정 '80:20'(Use it or lose it)을 재적용할 것을 제안
- IATA의 사무총장인 윌리 월시(Willie Walsh)는 “올해 하계 성수기 중 슬롯 사용률 64%에서도 일부 공항에서 혼란이 일어났는데, 공항들이 오는 10월 말까지 슬롯 최소 사용수준인 80%를 소화하기 힘들 것으로 보인다” 밝힘
 - 또한, EU 회원국과 EU의회가 현실에 부합하여 슬롯사용 규정에 유연성을 부여할 필요가 있으며, 공항이 스스로 슬롯 할당량을 정확하게 관리한다면, 내년 하계시즌 즈음 기존 슬롯규정을 복원하는 방안을 고려해볼 수 있을 것이라고 밝힘
- IATA는 유럽 내 일부 공항의 인력난에 대한 여파로 슬롯규정을 복원시키는 것은 시기상조라고 언급

3) SimpleFlying, "IATA Says The EU's Slot Rule Plans Could Create "Passenger Chaos"" (Accessed July, 2022)

3.2 항공선진국 동향(7월)

가. 영국

1) 영국, 하계 항공편 취소 방지위해 슬롯규정 완화키로⁴⁾

- 영국 정부가 공항슬롯 할당 요건의 면제안을 발표함에 따라 승객들에게 탑승 항공편 운항에 대한 확신을 심어주고, 만일 운항하지 못할 경우 대안을 찾을 수 있도록 충분한 정보를 제공하는 데 도움이 될 것
 - 골자는 반환되는 모든 슬롯은 다른 항공사들이 이번 시즌의 나머지 기간 동안 사용할 수 있게 되며, 다음 시즌에는 원래 슬롯을 소유하고 있는 항공사로 반환된다는 내용으로 의회 승인만을 남겨놓음
- 코로나19 이전에 공항 슬롯은 ‘use it or lose it’ 규정에 따라 항공사가 할당받은 슬롯의 최소 사용률인 80%를 채우지 못하면 다음 운항 시즌에 해당 슬롯을 재 할당 받지못함
 - 올해 3월까지 항공사들은 주어진 슬롯의 최소 사용한도를 50%로 감면받았지만, 하계 성수기 직전에 70%로 상향 조정됨
- 항공사와 여행객 모두 정부의 발표를 환영할 것으로 보이며, 업계에서는 아직까지 긍정적인 입장을 취하고 있음

나. 홍콩

1) 홍콩, 코로나19 관련 운항중단 규제 해제⁵⁾

- 홍콩 정부가 특정 노선 기반의 운항금지 조치를 잠정 중단하기로 결정
- 정부는 입국자를 대상으로 한 핵산검사(nucleic acid testing)가 코로나19 바이러스의 유입을 막는 데 더 효과적일 것으로 판단
 - 정부 발표에 따르면, 홍콩 내 전체 확진자의 10% 미만이 해외에서 유입된 방문객이며, 외부 유입을 통해 바이러스가 전파된 사례 중 절반 이상이 공항에서 ‘검사 실시 후 대기 (test-and-hold)’ 방침에 따라 실시되는 핵산검사를 통해 발견
- 홍콩 정부는 입국자들이 호텔에서 자가격리를 하는 동안 도착 3일 차에 추가적인 핵산검사를 받도록 하는 규정을 7월 8일부터 시행할 것

4) Simple Flying, "UK Government To Ease Slot Rules To Prevent Summer Cancellations" (Accessed June, 2022)

5) Passenger Terminal Today, "Hong Kong ends Covid-19 flight suspension" (Accessed July, 2022)



- 한 데이터 분석에 따르면, 이러한 방역 규정의 도입으로 확진자를 더 빨리 발견해 이를 통한 바이러스 감염이 지역사회로 확산되는 것을 방지하는 데 도움을 줄 수 있을 것으로 나타남
- 정부는 지정 숙박시설 및 공항에서의 업무, 핵산검사의 속도를 높이는 것뿐만 아니라 입국자를 대상으로 한 방역 및 코로나19 검사 규정을 지속적으로 조정해 나갈 예정

다. EU

1) EU 집행위원회, '운항 지연 및 취소된 탑승객 권리 보호'⁶⁾

- EU 집행위원회(EU Commission)가 최근 빈발하는 운항 취소 및 지연 사태와 관련해 여행객들의 여행에 대한 권리가 충분히 보호되어야 한다고 강조
 - 위원회는 EU 권역 안에서 이동하는 모든 여행객들의 권리가 보장되어야 하며, 휴가를 떠나려는 이들에게는 'Your Passenger Rights' 어플리케이션을 다운받도록 권장
- 탑승 항공기의 운항이 취소된 승객들은 항공권 보상, 노선 변경 혹은 환불 등의 선택권이 주어지며 이 경우 공항에서 추가적인 도움을 받을 수 있음
- 탑승객 중 결항에 대해 출발일로부터 14일 이전에 고지를 받은 이들 역시 취소된 항공권에 대한 보상을 받을 수 있음
 - 다만 예기치 못한 상황이 발생하여 결항이 된 경우, 항공사가 이에 대해 모든 필요한 조치를 취하였다는 사실을 증명할 수 있으면 승객들에게 보상을 해주지 않아도 됨
- 이와 유사하게 출발이 지연되는 경우에도 탑승객들은 필요한 지원과 변상, 그리고 지연 시간과 운항거리에 따라 귀환 항공편을 보상받을 권리가 있음
 - 최종 입국지에 도착하는 데 3시간 이상 지연을 겪은 승객들은 운항 지연이 예기치 못한 사유로 발생한 것이 아니라면 보상을 받을 수 있음
- 탑승이 거부된 승객뿐만 아니라 초과예약으로 탑승하지 못한 승객 역시 여행에 수반되는 권리를 보호받을 수 있음
 - 탑승객은 항공권 환불, 노선 변경, 재예약 중 한 가지를 선택할 수 있으며 필요한 지원 또한 받을 수 있음

6) schengenvisa info, "EU Commission Reminds Passengers of Their Travel Rights Amid Flight Delays & Cancellations" (Accessed July, 2022)

3.3 항공기업 동향(7월)

가. 유럽

1) 러시아, 중국으로부터 항공기 부품 제공받아 운항⁷⁾

- 우크라이나를 침공한 러시아에 제재를 가하고자 미국과 유럽연합(EU)은 서방국에서 제조한 항공기와 그 부품을 러시아 항공사에 공급, 판매를 금지하는 조치를 취함
 - 공급망이 위축되자 러시아 항공사들은 최근 국내선, 국제선 운항을 지속하기 위해 필요한 에어버스(Airbus)와 보잉(Boeing)의 항공기 기단을 유지·관리하는 데 어려움을 겪음
- 에어버스와 보잉 항공기가 차지하는 비중이 큰 아에로플로트(Aeroflot, 에어버스 121기 보잉 59기)과 S7항공(에어버스 67기, 보잉 19기)은 기단의 감항성 유지에 필요한 여분 부품을 조달하려 분투 중
 - 이에 중국은 러시아 항공사들에 해당 부품들을 공급할 의향이 있다고 의견을 밝힘
- 항공사들이 에어버스, 보잉 항공기 유지에 필요한 여분의 부품을 중국이나 다른 수입원으로부터 얻을 수 없다면, 기단 유지를 위한 다른 대안을 모색해야 할 것

2) 유럽 공항, 7월 운항지연 및 취소로 고전⁸⁾

- 코로나19 입국제한 조치의 철폐로 유럽지역 내 항공여행 수요가 조금씩 정상화되면서 유럽여행위원회(ETC)는 올해 유럽대륙 내 여행객이 팬데믹 이전 수준의 70%까지 회복될 것으로 예측
 - 그러나 팬데믹 초기 인력의 감축으로 인력난이 발생하면서 유럽 지역은 운항취소와 지연사태에 시달리고 있고, 전 세계적으로 수백만 명의 여행 일정이 틀어지는 등 혼란이 발생
- 온라인 여행사 호퍼 (Hopper)가 발표한 최신 데이터에 의하면, 7월 중 결항률 및 지연율이 가장 크게 나타난 공항은 브뤼셀공항(Brussel Airport)과 프랑크푸르트 국제공항 (Frankfurt International Airport)으로 나타남

7) Simple Flying, "Chinese Spare Part Supply Could Keep Russian Fleets Running For Longer" (Accessed June, 2022)

8) schengenvisa info, "These Are the Top Worst Airports to Fly Through This Month Due to Their High Rates of Flight Delays & Cancellations" (Accessed July, 2022)



나. 북미

1) 밴쿠버국제공항, 클라우드 도입으로 이용객의 경험 개선⁹⁾

- 밴쿠버국제공항(Vancouver International Airport, YVR)이 최근에 여객경험의 향상을 위한 클라우드 기반의 기술을 도입
 - 새로운 아마데우스 플로우(Amadeus Flow) 클라우드 솔루션은 생체인식, 비접촉 서비스, 공항 외부에서의 체크인 및 수하물 처리 등의 분야에서 혁신을 보여줌
- 밴쿠버 공항관리국(Vancouver Airport Authority)의 혁신사업 부사장이자 최고 정보관리책임자인 리넷 두존(Lynette DuJohn)은 “코로나19와 그로 인한 영향으로 항공산업의 디지털 전환에 대한 욕구가 더욱 커지고 있다.”고 언급
 - “클라우드 기반이 갖는 유연성으로 인해 공항과 체크인 데스크는 위험성이 낮은 방식으로 점진적인 과정을 통해 아마데우스에 통합되는 데 필요한 단계적 접근방식을 통해 밴쿠버국제공항은 증가하고 있는 여객에 대비할 준비가 완료되었다.”라고 덧붙임

2) 미 항공사들, 5월 연료 소비량 코로나19 이전 대비 10% 감소¹⁰⁾

- 미 교통부 산하 교통통계국(Department of Transportation's Bureau of Transportation Statistics, BTS)에서 2022년 5월 항공사들의 연료비용을 집계한 데이터를 발표함
- 정기편을 운항 중인 미 항공사들의 연료 소비량은 14억 1천 갤런으로, 13억 5천 갤런을 기록한 2022년 4월 대비 4.4% 증가했지만 팬데믹 이전인 2019년 5월보다는 10.8% 감소
 - 5월 중 갤런 당(per gallon) 연료비용은 3.90달러로 전월(3.58달러) 대비 8.9%(32센트), 2019년 5월 대비 84.8%(1.79달러) 증가
- 2022년 5월의 총 연료비용은 48억 2천 달러를 기록한 2022년 4월보다는 14.3%, 2019년 5월보다는 64.5% 늘어난 55억 1천 달러를 기록
 - 5월 중 갤런 당 연료비용은 3.90달러로, 2022년 4월 3.58달러로 최고치를 기록한 이후 이를 연속적으로 경신함
- 지난 5월부터 국내선 항공여행 수요가 급증하면서 국내선 항공의 연료 소비량은 전년 대비 17.4% 늘었고, 국내선에서 지출한 연료비용이 130.1% 늘어나면서 갤런 당 연료비는 96.0% 증가함

9) Airport World, "Cloud-based technology to enhance passenger experience at YVR" (Accessed July, 2022)

10) Aviation Pros, "U.S. Airlines' May 2022 Fuel Consumption Down 10% from Pre-Pandemic 2019; Aviation Fuel Cost per Gallon Hits All Time High" (Accessed July, 2022)

- 국내선 항공의 연료 소비량은 2022년 4월에서 5월 사이 3.1% 늘었고, 이는 전년보다는 17.4% 증가했지만, 2019년 5월보다는 8.1% 감소한 것

다. 대양주

1) 콰타스항공, 유가 인상과 인력난으로 국내선 운항 축소¹¹⁾

- 콰타스항공(Qantas)은 '지속적인 고유가 사태'와 '단기적 인력자원 부족'으로 인해 향후 수개월 동안 국내선 운항을 축소할 것이라고 밝힘
 - 항공사는 회계연도 2023년 대부분에 속하는 국내선 공급량을 조정할 것이며, 7월과 8월에 걸쳐 5%p 추가 감축(지난 5월에 발표한 감축분 10% 기준), 9월에는 국내선 공급량이 15%, 10월부터 내년 3월까지 10% 가량 줄어들 것으로 예상
- 콰타스 항공그룹은 콰타스항공과 젯스타(Jetstar)가 지난 4월부터 운영 인력 최소 1천 명과 수백 명의 고객센터 인력을 신규 채용했으며, 또한 병가로 인한 공석의 영향을 최소화하기 위해 20% 이상의 인력을 대기시켜 놓았다고 밝힘

11) Business Traveller, "Oil prices and staff shortages lead Qantas to trim domestic capacity"
(Accessed June, 2022)