



II. 글로벌 항공운송시장

1. 글로벌 항공여객 동향 / 47

1.1 IATA 글로벌 항공운송동향(6월) / 47

1.2 ACI 운항·여객 처리실적(5월) / 56

1.3 ICAO 항공사 그룹 순위 및 항공
공급력(4~5월) / 62

2. 글로벌 항공화물 동향 / 64

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(6월) / 64

2.2 ACI 화물 처리실적(5월) / 71

3. 글로벌 정책 동향 / 74

3.1 국제기구 동향(8월) / 74

3.2 항공선진국 동향(8월) / 75

3.3 항공기업 동향(8월) / 77



2. 글로벌 항공화물 동향

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(6월)

가. 개요

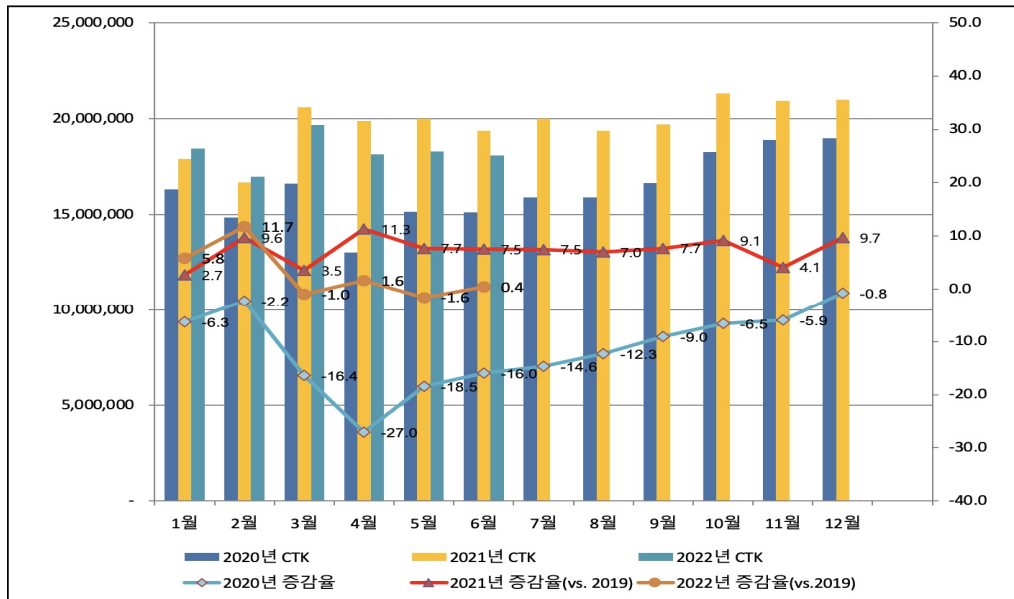
- 2022.6월 세계 총⁵⁾ 화물톤킬로미터(CTK)는 전년 동월 대비 6.4% 감소
 - 6월 총 공급화물톤킬로미터(ACTK)는 전년 대비 6.7% 증가
 - 6월 총 화물탑재율(CLF)은 49.2% 기록

〈표 II-14〉 글로벌 항공화물실적 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.6월 vs '22.6월)				2019년 동월 대비 ('19.6월 vs '22.6월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%)
국 제	87.0	-6.6	9.4	54.5	-9.4	0.4	-6.8	54.5	3.9
전 체	100.0	-6.4	6.7	49.2	-6.9	0.8	-6.0	49.2	3.3

자료: IATA

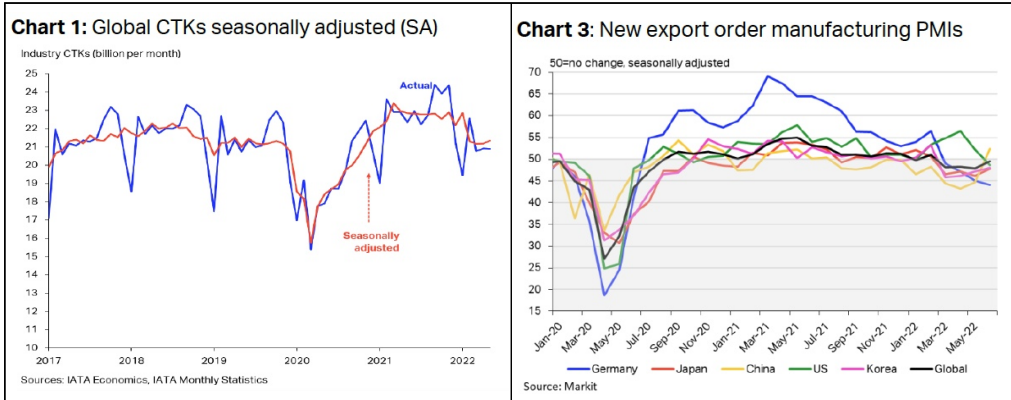


〔그림 II-7〕 2019년 대비 전 세계 국제선 CTK 실적 및 증감률 (2020 vs 2021 vs 2022)

5) 국내선 + 국제선

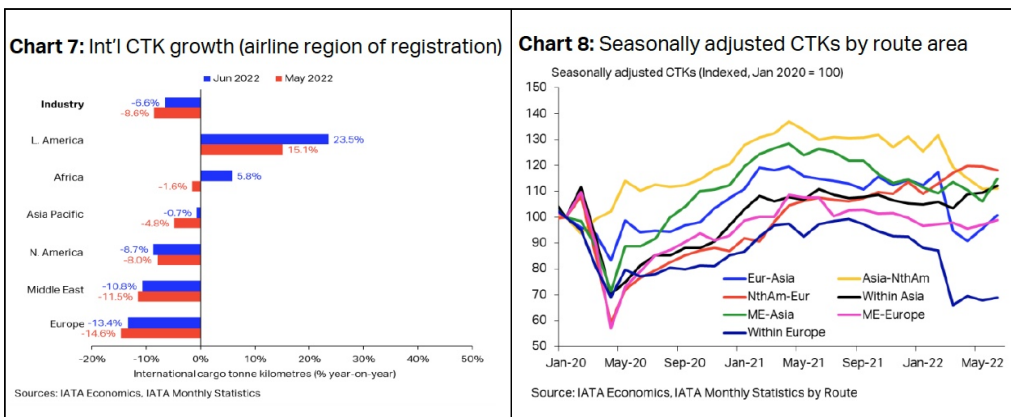


- 전 세계 CTK는 안정세에 돌입
 - 2022.6월 전 세계 CTK는 전년 대비 6.4% 감소했고, 전월(-8.3%) 대비 소폭 개선
 - 계절요인을 제거한 전월 대비 CTK는 0.7% 증가
 - 중국의 오미크론 관련 봉쇄조치가 완화되었으나, 인프라 및 인력부족 문제는 여전히 해결되지 않았고, 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 화물 공급력 부족 또한 영향을 미치는 중
- 공급망 제약 개선으로 무역활동 반등
 - 중남미 및 유럽 지역의 무역량이 크게 증가하며 2022.5월 전 세계 상품무역량은 반등, 특히, 중국의 코로나19 제약 완화로 공장의 운영이 재개됨에 따라 이러한 동향은 당분간 유지될 전망
 - 그러나 이러한 무역활동 증가는 항공이 아닌 해운업계를 중심으로 활기를 띠는 상황
 - 중국을 제외한 전 세계 주요 생산국의 2022년 상반기 신규수출주문 PMI는 50 이하를 기록하며 축소의 영역에 위치, 독일과 미국은 최근 해당 지수가 크게 감소
 - 단기적으로 볼 때, CTK는 전년 대비 다소 약화된 실적을 보일 전망
- 계속해서 상승하는 인플레이션에 대한 영향이 곧 나타날 예상
 - 2022.6월 G7 국가들의 일반소비자물가지수(CPI)는 전년 동기 대비 7.5%, 미국은 OECD 국가 중 가장 높은 8.6%를 기록
 - 세계적 인플레이션으로 인해 다수 국가 중앙은행들이 이에 대응하고자 금리를 인상
 - 높은 소비자물가와 금리는 가계가처분소득에 직접적인 영향을 미쳤으며 소비자들의 지출 또한 감소, 이로 인해 항공화물수요에도 여파가 미칠 전망
 - 2022.5월 생산자 투자비용은 전년 대비 16.9% 증가하여, 전 세계 경제와 생산에 지속적인 압박을 가할 전망
 - 7월 브렌트유 가격은 소폭 감소하여 배럴 당 103 달러 수준을 유지했으나, 제트유와 브렌트유의 가격차는 배럴 당 35달러로 여전히 큰 차이를 기록
- 화물공급력 증가는 높아진 수요를 해소하는데 크게 기여
 - 2022.6월 전 세계 화물공급력(ACTK)은 전년 동월 대비 6.7% 증가
 - CTK 증가는 여객기 운항 증가로 인해 여객기 벨리카고 공급 확대
 - 유럽 및 북미 지역 항공사들의 화물공급력은 전년 대비 5.6% 증가했으며, 아태 지역은 6.2%, 중동 지역은 6.7%, 아프리카 10.3%, 중남미 지역 29.5% 상승
 - 공급력이 수요를 앞지르면서 화물 탑재율은 2020년 초이래 처음으로 50% 이하로 감소, 2022.6월 CLF는 49.2%로 전년 대비 6.9%p 감소
 - 가장 높은 CLF를 기록한 지역은 아태 지역(60.8%)이고, 그 뒤를 이어 유럽 지역이 50.7% 기록
 - 중남미 지역과 북미 지역의 CLF는 각각 38.3%, 40.4% 기록



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

- 2022.6월 전 세계 국제선 CTK는 전년 동월 대비 6.6% 감소
 - CTK는 중남미 지역을 제외한 모든 지역에서 감소를 기록, 다만 북미 지역은 전월에 비해 소폭 개선
 - 계절요인을 제거한 전월 대비 CTK 또한 중남미 지역을 제외한 모든 지역에서 감소
- 중남미 지역의 전년 대비 국제선 CTK는 23.5% 상승
 - 지역 내 코로나19 관련 제약이 낮은편이고, 육상교통 대비 항공교통의 역할이 중요하여 기여도가 가장 큰 것으로 분석
- 아프리카 지역의 6월 국제선 CTK는 전년 대비 5.8% 증가



- 지난 2개월간 감소세였던 해당 지역의 국제선 CTK는 아프리카-유럽(6.2%), 아프리카-아시아(5.3%) 노선의 물동량 증가로 회복세 전환
- 유럽 및 아태 지역의 국제선 화물시장은 부진
 - 다행히도 아태 지역은 중국의 봉쇄조치 완화와 공급망 개선으로 6월 국제선 CTK는 전년 대비 0.7% 감소하며 2021년 수준으로 회복
 - 반면, 유럽 지역의 국제선 CTK 감소율은 전년 대비 13.4% 감소하며 5월보다 소폭 개선
- 중동 지역의 국제선 CTK는 -10.8%로 두자릿수 감소율을 기록
 - 최근 몇 달 동안 아시아 무역노선이 높은 화물운송량을 기록했으나, 유럽 무역노선은 2022년 내 회복추세를 보임
- 북미 지역의 6월 국제선 항공화물시장 CTK는 전년 대비 8.7% 감소
 - 유럽노선과의 화물운송 실적은 견조한 성장세를 보였으나, 아시아-북미 노선의 실적 부진이 이를 상쇄
 - 중국의 봉쇄조치 완화로 향후 중국노선의 항공화물 운송량은 증가할 전망

<표 II-15> IATA 지역 간 화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.6월	'22.6월	증감률	'21.6월	'22.6월	증감률	'21.6월	'22.6월	증감(%p)
아프리카-유럽	383,208	407,006	6.2	664,415	759,946	14.4	57.7	53.6	-4.1
아프리카-극동	205,015	215,835	5.3	330,020	340,067	3.0	62.1	63.5	1.3
아프리카-중동	155,936	158,823	1.9	327,774	464,423	41.7	47.6	34.2	-13.4
중미/카리브-남미	25,924	29,120	12.3	46,528	59,479	27.8	55.7	49.0	-6.8
유럽-중미/카리브	206,337	202,049	-2.1	335,956	453,413	35.0	61.4	44.6	-16.9
유럽-극동	3,996,563	3,500,188	-12.4	5,240,757	4,724,293	-9.9	76.3	74.1	-2.2
유럽-중동	887,487	811,486	-8.6	1,316,536	1,480,154	12.4	67.4	54.8	-12.6
유럽-북미	2,368,515	2,581,228	9.0	3,867,745	6,391,731	65.3	61.2	40.4	-20.9
유럽-남미	352,985	329,614	-6.6	434,122	560,500	29.1	81.3	58.8	-22.5
극동-북미	5,421,217	4,642,488	-14.4	7,633,645	6,922,057	-9.3	71.0	67.1	-3.9
극동-남서태평양	348,894	344,549	-1.2	530,688	654,938	23.4	65.7	52.6	-13.1
중동-극동	1,346,310	1,218,345	-9.5	2,315,285	2,417,596	4.4	58.1	50.4	-7.8
중동-북미	560,944	482,196	-14.0	961,159	1,007,855	4.9	58.4	47.8	-10.5
북미-중미/카리브	142,367	147,835	3.8	392,807	434,911	10.7	36.2	34.0	-2.3
북미-남미	514,041	566,868	10.3	852,067	923,848	8.4	60.3	61.4	1.0
북미/남미-남서태평양	89,534	106,280	18.7	111,924	153,319	37.0	80.0	69.3	-10.7
중미역내	3,235	2,964	-8.4	16,753	22,617	35.0	19.3	13.1	-6.2
유럽역내	442,402	313,769	-29.1	825,625	1,153,490	39.7	53.6	27.2	-26.4
극동역내	1,409,766	1,424,258	1.0	1,899,530	2,095,768	10.3	74.2	68.0	-6.3
남미역내	28,346	35,062	23.7	40,763	71,783	76.1	69.5	48.8	-20.7
기타	458,457	466,964	1.9	890,109	1,172,447	31.7	51.5	39.8	-11.7
국제선 전체	19,361,669	18,078,417	-6.6	30,301,052	33,154,422	9.4	63.9	54.5	-9.4



<표 II-16> IATA 지역 간 누적화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.1~6월	'22.1~6월	증감률	'21.1~6월	'22.1~6월	증감률	'21.1~6월	'22.1~6월	증감 (%)
아프리카-유럽	2,405,839	2,455,693	2.1	4,047,791	4,662,436	15.2	59.4	52.7	-6.8
아프리카-극동	1,220,372	1,097,034	-10.1	2,020,413	1,713,815	-15.2	60.4	64.0	3.6
아프리카-중동	979,801	980,440	0.1	1,936,555	2,561,368	32.3	50.6	38.3	-12.3
중미/카리브-남미	139,242	174,915	25.6	244,570	383,016	56.6	56.9	45.7	-11.3
유럽-중미/카리브	1,250,424	1,321,825	5.7	1,938,380	3,224,941	66.4	64.5	41.0	-23.5
유럽-극동	23,863,706	20,772,691	-13.0	31,700,282	28,118,041	-11.3	75.3	73.9	-1.4
유럽-중동	5,386,723	5,045,394	-6.3	7,907,714	8,993,662	13.7	68.1	56.1	-12.0
유럽-북미	13,622,260	15,813,064	16.1	21,201,368	31,071,239	46.6	64.3	50.9	-13.4
유럽-남미	2,064,076	2,052,526	-0.6	2,604,343	3,353,212	28.8	79.3	61.2	-18.0
극동-북미	30,420,131	27,237,662	-10.5	43,502,014	39,451,972	-9.3	69.9	69.0	-0.9
극동-남서태평양	1,970,455	2,292,865	16.4	2,879,764	3,947,954	37.1	68.4	58.1	-10.3
중동-극동	8,289,788	7,354,049	-11.3	14,276,207	13,683,336	-4.2	58.1	53.7	-4.3
중동-북미	3,169,874	2,947,729	-7.0	5,007,337	5,917,528	18.2	63.3	49.8	-13.5
북미-중미/카리브	867,185	912,920	5.3	2,335,027	2,956,786	26.6	37.1	30.9	-6.3
북미-남미	3,329,967	3,734,229	12.1	5,347,723	6,055,099	13.2	62.3	61.7	-0.6
북미/남미-남서태평양	566,884	653,813	15.3	766,100	835,698	9.1	74.0	78.2	4.2
중미역내	17,027	18,573	9.1	76,844	128,062	66.7	22.2	14.5	-7.7
유럽역내	2,516,597	1,987,078	-21.0	3,817,007	5,330,682	39.7	65.9	37.3	-28.7
극동역내	8,366,956	8,384,210	0.2	11,288,573	11,803,770	4.6	74.1	71.0	-3.1
남미역내	180,498	226,122	25.3	269,347	406,165	50.8	67.0	55.7	-11.3
기타	2,754,051	3,014,005	9.4	4,867,359	6,786,887	39.4	56.6	44.4	-12.2
국제선 전체	114,373,282	109,604,512	-4.2	175,714,137	185,763,171	5.7	65.1	59.0	-6.1

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

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.6월 vs '22.6월)				팬데믹 이전 동월 대비 ('19.6월 vs '22.6월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
아시아태평양	29.5	-0.7	11.8	-8.3	66.0	1.8	-9.5	66.0	7.3
유 럽	22.4	-13.4	6.6	-12.3	53.4	-11.5	-14.1	53.4	1.6
북 미	18.0	-8.7	9.1	-9.2	47.2	12.4	5.8	47.2	2.8
남 미	1.8	23.5	28.0	-1.7	45.4	-1.6	-4.9	45.4	1.5
중 동	13.4	-10.8	7.0	-9.8	49.1	2.3	-5.2	49.1	3.6
아프리카	1.9	5.8	10.1	-1.8	45.5	13.2	-14.2	45.5	11.0
국제선	87.0	-6.6	9.4	-9.4	54.5	0.4	-6.8	54.5	3.9
아시아태평양	32.6	-2.1	6.2	60.8	-5.2	-1.3	-14.7	60.8	8.3
유 럽	22.8	-13.5	5.6	50.7	-11.2	-11.5	-13.0	50.7	0.8
북 미	27.2	-6.3	5.6	40.4	-5.1	14.9	8.8	40.4	2.1
남 미	2.2	19.6	29.5	38.3	-3.2	-3.7	-8.0	38.3	1.7
중 동	13.4	-10.8	6.7	48.8	-9.6	2.3	-5.2	48.8	3.6
아프리카	1.9	5.7	10.3	44.7	-1.9	11.9	-15.4	44.7	10.9
전체	100.0	-6.4	6.7	49.2	-6.9	0.8	-6.0	49.2	3.3

〈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	18,438,577	3.1	28,285,533	30,790,412	8.9	63.3	59.9	-3.4
2월	16,668,679	16,986,216	1.9	25,589,475	27,280,114	6.6	65.1	62.3	-2.9
3월	20,584,112	19,680,847	-4.4	30,557,914	31,364,735	2.6	67.4	62.7	-4.6
4월	19,870,298	18,140,646	-8.7	30,240,618	30,883,604	2.1	65.7	58.7	-7.0
5월	19,996,609	18,279,809	-8.6	30,739,545	32,289,884	5.0	65.1	56.6	-8.4
6월	19,361,669	18,078,417	-6.6	30,301,052	33,154,422	9.4	63.9	54.5	-9.4
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(5월)

가. 개요⁶⁾

- 2022.5월 전 세계 항공화물(Cargo)⁷⁾은 2019년 동월 대비 3.8% 감소
 - 항공화물시장의 전년 대비 성장률은 -6.8% 기록

〈표 II-19〉 전 세계 ACI 회원공항 화물처리실적 요약

(단위: 천톤, %)

구 분	'22. 5월			'22. 1~5월 누적		
	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제선 ⁸⁾	5,980	-5.4	-0.2	29,757	-1.9	3.7
전 체	8,744	-6.8	-3.8	43,876	-3.4	1.2

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

('22.5월 기준, 단위: 천톤, %)

구 분	지 역	'22.5월 실적			'22.1~5월 누적		
		화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제	아프리카	164	6.8	-11.2	773	2.5	-11.5
	아·태	2,229	-7.7	-1.7	11,188	-3.9	3.9
	유럽	1,623	-5.1	2.1	8,008	-1.8	4.8
	남미·카리브	305	1.8	4.4	1,515	6.7	4.9
	중 동	545	-9.8	-19.6	2,827	-5.1	-14.8
	북 미	1,115	-2.0	14.0	5,445	1.3	17.5
	소 계	5,980	-5.4	-0.2	29,757	-1.9	3.7
전체*	아프리카	181	8.3	-9.9	854	5.4	-9.1
	아·태	2,918	-11.3	-9.8	14,860	-7.2	-3.8
	유럽	1,746	-4.8	0.3	8,615	-1.9	2.7
	남미·카리브	447	0.8	2.5	2,187	5.6	3.0
	중 동	552	-10.0	-20.4	2,879	-5.1	-15.2
	북 미	2,899	-4.3	4.0	14,482	-1.6	10.7
	합 계	8,744	-6.8	-3.8	43,876	-3.4	1.2

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

나. 주요 공항 화물처리실적

● ACI 소속 주요 공항의 5월 화물처리실적

- 1위 홍콩 첵랍콕, 2위 미국 멤피스, 3위 미국 앵커리지 테드 스티븐스, 4위 한국 인천국제공항, 5위 미국 루이스빌-스탠디포드 필드
- 우리나라 공항⁹⁾: 제주국제공항 183위(178위), 김포국제공항 191위(182위), 김해국제공항 330위(326위), 대구공항 561위(559위)

〈표 II-21〉 2022.5월 ACI 소속 주요 공항 화물처리 순위¹⁰⁾

(단위: 톤, %)

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'22년 누적	누적 대비
1	HKG	홍콩 첵랍콕	홍콩	365,000	-9.7	1,755,000	-8.0
2	MEM	멤피스	미국	329,510	-13.2	1,661,746	-10.2
3	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	301,412	-0.4	1,416,912	-4.4
4	ICN	서울 인천	대한민국	257,328	-8.8	1,306,509	-3.1
5	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	248,512	0.5	1,234,925	2.8
6	TPE	타이완 타오유완	대만	223,228	3.4	1,111,745	-11.0
7	LAX	로스앤젤레스	미국	217,924	-7.6	1,073,969	-2.1
8	PVG	상하이-푸둥	중국	198,403	-45.7	1,206,791	-31.6
9	MIA	마이애미	미국	198,219	-6.5	1,059,869	3.8
10	NRT	도쿄 나리타	일본	198,096	-5.5	1,048,623	-0.9
11	DOH	도하	카타르	191,675	-13.7	986,422	-9.4
12	ORD	시카고-오헤어	미국	186,144	-14.5	908,809	-14.5
13	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	171,000	10.2	769,839	-17.0
14	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	169,325	-15.6	846,503	-11.4
15	SIN	창이	싱가포르	154,700	-4.3	770,600	2.4
16	CAN	광저우-바이윈	중국	150,826	-14.4	829,910	2.1
17	SZX	셴젠 바오안	중국	144,974	9.6	618,193	-3.3
18	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	129,787	-3.2	640,108	1.9
19	IST	이스탄불	터키	129,708	117.1	544,736	99.0
20	CVG	신시내티 노던 켄터키	미국	126,083	-0.7	661,702	9.0
21	DXB	두바이	아랍에미리트	121,904	-34.8	786,381	-16.0
22	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	120,236	-18.9	609,315	-13.7
23	LHR	런던-히드로	영국	118,093	-2.8	594,035	3.2
24	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	113,802	7.2	570,024	5.0
25	BKK	방콕-수완나푸미	태국	107,382	15.7	517,717	13.7
26	IND	인디애나폴리스	미국	101,668	-4.2	503,341	-2.6
27	LGG	리에주	벨기에	90,325	-28.3	506,518	-12.5
28	PEK	베이징 캐피탈	중국	89,564	-23.2	480,029	-12.0
29	LUX	룩상부르-핀델	룩셈부르크	83,672	-12.2	420,647	-7.3
30	CGN	콜른 본	독일	81,751	0.9	395,804	1.2
183	CJU	제주	대한민국	4,496	5.1	28,034	4.3

9) 괄호 안은 지난 달 1,205개 공항 중 순위

10) 화물(Cargo) 기준 실적



순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'22년 누적	누적 대비
191	GMP	서울 김포	대한민국	4,191	7.9	25,621	2.3
330	PUS	부산 김해	대한민국	869	2.3	5,219	0.6
561	TAE	대구	대한민국	63	-25.0	332	-29.0

주: 1) 순위: 대상공항 1,196개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

<표 II-22> 2022.5월 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 첵랍콕	홍콩	363,000	-9.5	1,743,000	-7.9
2	ICN	서울 인천	대한민국	254,390	-8.3	1,289,266	-2.6
3	TPE	타이완 타오위안	대만	221,850	3.4	1,104,827	-10.0
4	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	205,424	0.8	955,019	-6.8
5	NRT	도쿄 나리타	일본	194,829	-5.1	1,030,879	-0.5
6	DOH	도하	카타르	190,088	-13.4	976,869	-9.1
7	MIA	마이애미	미국	170,139	-2.6	863,852	2.8
8	PVG	상하이-푸둥	중국	168,176	-44.0	991,673	-31.7
9	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	167,291	10.2	753,142	-17.0
10	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	162,833	-16.2	814,384	-117.0
11	SIN	창이	싱가포르	153,400	-3.9	764,000	3.0
12	LAX	로스앤젤레스	미국	141,789	-4.1	678,158	-10.0
13	ORD	시카고-오헤어	미국	136,378	-20.3	691,679	-10.4
14	CAN	광저우-바이윈	중국	125,314	13.5	607,378	18.7
15	IST	이스탄불	터키	124,777	125.7	520,498	106.3
16	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	122,286	-3.8	604,539	1.8
17	DXB	두바이	아랍에미리트	121,904	-34.8	786,381	-16.0
18	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	119,551	-18.7	605,465	-13.5
19	LHR	런던-히드로	영국	114,360	-2.7	575,696	4.0
20	BKK	방콕-수완나푸미	태국	106,460	15.3	512,424	13.3
21	LGG	리에주	벨기에	90,317	-28.3	506,160	-12.4
22	LUX	룩상부르-핀델	룩셈부르크	83,660	-12.2	420,585	-7.3
23	CGN	켈른 본	독일	78,305	1.0	378,510	1.2
24	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	77,395	11.3	385,932	8.8
25	SZX	쎌젠 바오안	중국	65,801	32.8	292,680	22.2
26	KIX	오사카-간사이	일본	62,574	-0.6	326,355	2.6
27	MXP	밀라노-말펜사	이탈리아	61,518	0.1	296,718	4.1
28	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	59,784	9.0	276,932	8.2
29	PEK	베이징 캐피탈	중국	56,125	-9.4	279,190	2.0
30	MEM	메μφیس	미국	55,173	-11.4	268,210	-9.8

주: 1) 순위: 대상공항 1,159개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

3. 글로벌 정책 동향

3.1 국제기구 동향(8월)

가. ICAO

1) 지속가능한 항공 위해 각국 정부 '2050 탄소중립' 지원 약속¹¹⁾

- ICAO에서 주관한 고위급 환경 회담에 참석한 관계자들은 각국 정부를 향해 UN기구를 통한 글로벌 장기목표(LTAG)인 2050년 탄소중립을 이루기 위하여 합치된 노력을 강화할 것을 촉구
 - 회의 결과는 8월에 ICAO위원회에서 논의한 후, 이후 9월에는 국제항공운송에 관한 시카고협약(Chicago Convention on International Civil Aviation)에 명기된 193개국 전원이 제41회 ICAO총회에 참석해 이를 논의할 예정
- 이번 회담에서는 국가 및 국제기구들이 제시한 최신 기술의 활용 혹은 새로운 유형의 항공기 및 운영 서비스, 지속가능 항공연료(SAF)의 글로벌 생산규모 확대 등에 기반한 산업 내 이산화탄소 배출량 감축에 관한 다양한 옵션과 시나리오들을 검토
- ICAO의 환경보호위원회(ICAO CAEP)가 작성한 ICAO 글로벌 장기목표 보고서 역시 이러한 글로벌 목표에 대한 확실한 합의가 중요하다는 점을 강조

나. IATA

1) IATA, 보안위험 식별 온라인 플랫폼 출시¹²⁾

- 국제항공운송협회(IATA)가 온라인 플랫폼 'AVSEC 인사이트(AVSEC Insight)'를 출시
- 'AVSEC 인사이트'는 다양하고 시기적절한 오픈소스 정보를 제공하는 온라인 플랫폼으로, 이용자에게 잠재적인 보안 및 운영상 위험요소를 식별하는 정보를 제공하는데 활용될 예정
 - 위험 관련 정보나 운영상 필요에 따라 국가 및 도시, 공항 혹은 비행정보구역(Flight Information Region, FIR) 기준으로 사용자가 설정하여 맞춤형정보를 제공받을 수 있음
 - 'AVSEC 인사이트'는 고급 머신러닝(Machine Learning, ML) 및 자연어 처리(Natural Language Processing, NLP) 기술을 접목해서 데이터 셋(data sets)을 축적해 나갈 것

11) ICAO, "Countries' support global 'Net-zero 2050' emissions target to achieve sustainable aviation" (Accessed July, 2022)

12) IATA, "IATA launches online platform for security risk identification" (Accessed August, 2022)



3.2 항공선진국 동향(8월)

가. 영국

1) 영국, 첨단항공교통(AAM) 생태계 구축을 위한 자금 지원 결정¹³⁾

- 버티컬 에어로스페이스(Vertical Aerospace), 버진 애틀랜틱(Virgin Atlantic), 앳킨스(Atkins), 스카이포트(Skyport), 영국 항공교통공사(NATS)는 커넥티드 플레이스 캐터펄트(Connected Places Catapult), 그리고 크랜필드 대학교(Cranfield University), 워릭 대학교(University of Warwick)와 함께 첨단 항공 모빌리티 생태계 구축을 위한 컨소시엄(Advanced Mobility Ecosystem Consortium)을 창설
- 컨소시엄은 영국 정부의 미래 비행 챌린지(Future Flight Challenge) 프로그램을 통해 완전한 상용 운송서비스로의 발전 가능성이 높은 AAM 생태계 구축을 위한 자금 950만 파운드(약 149억 8,500만 원)을 지원받음
 - 최초 생태계는 전기동력 항공기 기술의 개발 및 테스트, 지상 인프라, 공역관리, 운영절차 마련 등과 함께 새로운 방식의 항공운송수단을 도입하는 데 필요한 사업 활동을 지원하여 현지 AAM 구축을 가속화할 것
- 이번 프로젝트는 버진애틀랜틱이 운영하는 버티컬 에어로스페이스의 탄소배출 제로 항공기인 VX4 eVTOL을 이용하여 영국의 AAM 생태계 실현 가능성을 입증할 것
 - 시험비행을 통해 여객운송, 항공기 운용, 공역 항행, 지상에서의 항공기 충전, 안전성 제공, 그리고 지역 관계자들과의 협력 등 다양한 측면을 평가할 예정
- 영국 정부는 AAM 서비스의 도입으로 인해 2030년이 되면 영국 GDP가 1.8배 늘어나고 연결성 향상을 통해 생산성과 경제적 편익이 늘어날 것으로 예상

13) International Airport Review, "UK government funds world first advanced electric flight ecosystem" (Accessed July, 2022)

나. 미국

1) 린지 그레이엄 미 상원의원, 조종사 정년 67세로 연장 추진¹⁴⁾

- 미 상원의원 린지 그레이엄(Lindsey Graham)과 몇몇 동료 의원들이 상용 항공기 조종사의 정년을 기존 65세에서 67세로 높이는 내용이 담긴 법안을 제출
 - 항공업계 전반에 발생한 항공편 취소사태를 초래한 조종사 인력난 현상을 완화할 것
- ‘Let Experienced Pilots Fly Act’라고 불리는 이 법안에 따르면, 65세 이상의 조종사들은 6개월마다 항공신체검사 1종 자격을 갱신해야함
 - 항공사들은 미 연방항공청(FAA)의 인가를 받은 훈련 및 자격 취득 기준을 적용해 조종인력을 관리
- 세계 최대 규모의 항공노조인 항공사 조종사협회 (Air Line Pilot Association, ALPA) 관계자들을 포함한 일부 항공 전문가들은 정년연장으로 기대되는 편익보다 리스크가 더 클 수 있다고 경고

다. 중국

1) 중국 국제선 항공편, 코로나19 규제 완화¹⁵⁾

- 중국은 코로나19 양성 판정을 받은 승객이 탑승한 국제선 입국편에 적용하던 운항 중단 기간을 단축하기로 결정
 - 중국민간항공국(CAAC)은 7일부터 중국으로 입항하는 항공기의 전체 탑승객 중 4% 혹은 5인 이상의 승객이 코로나19 확진자로 밝혀질 경우, 해당 항공편이 운항정지 처분을 받는 기간은 7일로 단축된다고 밝힘
 - 앞으로는 전체 탑승객 중 코로나19 양성판정을 받은 탑승객 수가 8% 이상인 경우에만 2주간 운항 중단 예정
- 중국의 항공산업은 거대한 내수시장 덕분에 초반에는 빠르게 반등했지만, 중국 정부의 제로 코로나19 정책은 오미크론(Omicron) 변종 바이러스 발생 이후 전면적인 봉쇄 조치를 도입
 - 지난 4월에는 국내선 전체 일일 운항편수는 약 2~3천 편으로, 전년 동월의 4분의 1에도 못 미치는 저조한 수준을 기록했지만 주요 허브 공항들이 재개방되면서 그 수는 8천 편 이상으로 증가

14) News Flying Magazine, “Sen. Lindsey Graham Aims To Raise Retirement Age for Commercial Pilots” (Accessed July, 2022)

15) Simple Flying, “China Relaxes COVID-19 Conditions For International Flights” (Accessed August, 2022)



- 아태지역의 경우 유럽 및 미주지역보다 2019년 이전 수준으로 회복되는 데 더딘 행보를 보였으나, 중국의 데이터를 제외하고 보면 아태지역의 성과는 훨씬 뛰어남
 - 2022년 6월 아태지역의 국제선 여객 수는 전년 대비 6배 늘어난 9백만 명을 기록했는데, 이는 2019년 팬데믹 발생 전인 2019년 동월의 28.3%에 준하는 수준이며, 이번 중국 정부의 국제선 운항재개 결정은 이러한 결과를 더 높은 수준으로 끌어올리는 데 기여할 것

3.3 항공기업 동향(8월)

가. 글로벌

1) SITA, 출입국관리용 e-비자 및 ETA 시스템 공개¹⁶⁾

- 국제항공통신협회(SITA)는 SITA e-비자(visa) 및 SITA 전자여행증명 시스템 운영개시를 발표
 - 코로나19 이후 디지털 비자 시스템 도입을 통해 국가 경제를 활성화 하고 보안을 강화하여 여행 경험의 개선을 이루어내고자 하는 각국 정부의 높아진 수요를 충족시키기 위함
- SITA가 도입한 새로운 e-비자와 ETA의 모바일 버전은 여행객들이 소지한 기기를 통해 여행 전 생체인식정보 및 여행허가신청서 제출을 도와줌
 - 모바일 어플리케이션을 통해 국제민간항공기구(ICAO) 기준을 충족하는 디지털 여행증명서(DTC)를 생성할 수도 있는데, 이는 앞으로 여행 시 실물 형태의 여권을 대체할 디지털 신원확인의 발전적 방식이 될 것
- SITA 출입국관리 사업부의 부서장인 제레미 스프링얼(Jeremy Springall)은 “e-비자와 ETA의 도입으로 각국은 늘어나는 여객 수에 대처하고 보안 및 효율성을 높이며, 막힘없는 여행 경험을 여행객들에게 제공하고, 기존 비자 신청시 수반되는 복잡성을 제거할 수 있게 될 것이다.”라고 설명함

16) aviation pros, “SITA Unveils eVisa and ETA to Transform Borders and Boost Growth” (Accessed July, 2022)

나. 유럽

1) 루프트한자, 셸(Shell)에 최대 180만 톤 SAF 주문¹⁷⁾

- 루프트한자그룹과 영국 셸(Shell International Petroleum Company)이 전 세계 공항을 대상으로 더 많은 SAF 공급을 모색하기 위한 양해각서를 체결
 - 두 기업은 오는 2024년부터 약 7년 동안 최대 180만 톤의 SAF 공급 계약을 체결하는 방안을 검토
- 루프트한자는 수년간 SAF를 연구해 왔으며, 광범위한 파트너십 네트워크를 구축하고 차세대 지속가능 항공연료의 도입을 추진 중
 - 한 가지 특징적인 점은, 많은 SAF를 생산하여 더 낮은 가격으로 꾸준히 이용 가능하도록 재생 에너지 또는 태양열 에너지를 에너지 운반체로 사용하는 미래 지향적인 'Power to Liquid' 및 'Sun to Liquid'¹⁸⁾ 기술에 집중한다는 것
- 두 기술 모두 재생 가능한 에너지원으로 만든 전기를 사용하여 등유로 가공되는 합성 원유를 제조
 - 루프트한자그룹 산하의 스위스항공(SWISS)은 2023년에 Sun to Liquid로 생성된 연료를 사용하는 첫 번째 고객이 될 예정

다. 미국

1) 보잉 “항공업계, 2041년까지 조종사 60만여 명 필요”¹⁹⁾

- 보잉(Boeing)은 조종 및 기술직 인력 장기 전망 보고서(PTO)를 통해 오는 2041년까지 증가하는 상용항공기의 운항 및 유지보수를 위해 조종사 60만 2천 명, 항공기 정비사 61만 명, 그리고 기내 승무원 89만 9천 명 규모의 신규 인력 채용이 필요하다고 전망
 - 전 세계의 항공기 수가 현재 규모의 두 배 가까이 늘어나 2041년 전체 항공기 수는 4만 7천 대를 약간 넘어설 것으로 전망
- 보잉이 발표한 바에 의하면, 세계적인 팬데믹 사태는 항공사들의 인원 감축 조치로 인해 해고된 주니어 조종사들의 경력 개발에 악영향을 미침

17) Simple Flying, “Lufthansa Orders Up To 1.8 Million Tons Of SAF From Shell” (Accessed August, 2022)

18) Power to Liquid(PtL)는 합성적으로 생성된 액체 탄화수소를 말함. 전기 에너지가 핵심 에너지원이며 물과 이산화탄소는 PtL 생산에 사용되는 주요 자원. Sun to Liquid(StL)는 전기에너지 대신 태양에너지를 사용함.

19) aerotime hub, “Boeing: Global aviation will need 602,000 pilots by 2041” (Accessed July, 2022)



- 향후 수년간은 자격을 갖춘 조종사를 확보하려는 치열한 경쟁이 예상되며, 신규 채용된 조종사들은 조종훈련과정 중 혹은 정부기관, 상업용 항공, 일반 항공분야에서 비행시간을 축적할 기회를 많이 얻게 될 것
- 세계적으로 항공기 정비(MRO) 전문인력 전망에 관해서 보잉은 이들 기술직 인력에 대한 수요는 향후 수년에 걸쳐 점진적으로 늘어날 것으로 보이며, 향후 20년간 요구되는 엔지니어 수를 61만 명 정도로 추산

2) 미 항공운송업계, SAF 세제혜택 법안에 환영²⁰⁾

- 연방항공운송협회(National Air Transportation Association, NATA)와 전미비즈니스 항공협회(National Business Aviation Association, NBAA)가 상원에 지속가능 항공연료(Sustainable Aviation Fuel, SAF)를 생산하는 정유사들의 세제조항에 근거해 세제혜택을 부여하는 내용의 법안을 지지하는 공동 서한을 보냄
- 상원은 지난 8일 SAF 판매분에 대해 갤런당 1.25달러의 세금을 공제해준다는 내용을 담고 있는 ‘인플레이션 감축법안(2022)(Inflation Reduction Act(2022))’을 통과시킴
- NATA는 성명을 통해 5년 세제혜택 조항은 SAF 생산을 유인할 좋은 인센티브라며, 항공운송산업의 탄소배출 중립의 목표를 앞당기게 될 것이라고 설명
 - NATA는 또한 SAF 시장의 발전과 생산을 저해하는 ‘규제 장애물’을 줄이는 것이 중요하다고 강조하며, 이를 미 환경보호청(EPA)에서 운영하는 바이오연료 혼합의무제도(Renewable Fuel Standard, RFS) 프로그램²¹⁾안에 포함시킬 것을 주장
- NBAA 위원장인 에드 볼렌(Ed Bolen)도 일반 공항 내 SAF 도입을 확대하는 것은 항공운송업계가 목표로 하는 2050 탄소배출 중립 목표달성을 지원하는 데 핵심적 역할을 할 것이라고 언급
- 해당 법안이 통과되면 2023년 1월 1일에 SAF 크레딧 제도가 발효되고, 2년간의 실시를 마치고 나면 2027년까지 SAF 지원의 기준선을 제공하는 청정연료생산지원제도(Clean Fuel Production Credit, CFPC)가 뒤이어 시행될 예정
 - CFPC는 온실가스 배출량을 100% 혹은 그보다 낮은 수준으로 감축한 연료 생산업체들에게 갤런당 최대 1.75달러의 보상을 지급하는 제도로, 의회에서 CFPC 연장이 허용되지 않으면 이는 2027년 말일에 종료될 예정

20) News Flying, “Aviation Industry Groups, NATA and NBAA, Welcome SAF Tax Credit” (Accessed August, 2022)

21) 휘발유·경유에 바이오에너지를 의무적으로 혼합해 사용하도록 한 제도. 2015년 7월부터 강제성을 띤 ‘신재생연료 의무혼합제’를 도입해 바이오디젤 혼합비율을 2.5%로 높이기로 했으며, 2018년에는 이 비율을 3%로 높임