



II. 글로벌 항공운송시장

- 1. 글로벌 항공여객 동향 / 47
 - 1.1 IATA 글로벌 항공운송동향(7월) / 47
 - 1.2 ACI 운항·여객 처리실적(6월) / 55
 - 1.3 ICAO 항공사 그룹 순위 및 항공 공급력(6월) / 61

- 2. 글로벌 항공화물 동향 / 63
 - 2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(7월) / 63
 - 2.2 ACI 화물 처리실적(6월) / 70

- 3. 글로벌 정책 동향 / 73
 - 3.1 국제기구 동향(9월) / 73
 - 3.2 항공선진국 동향(9월) / 74
 - 3.3 항공기업 동향(9월) / 76





2. 글로벌 항공화물 동향

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(7월)

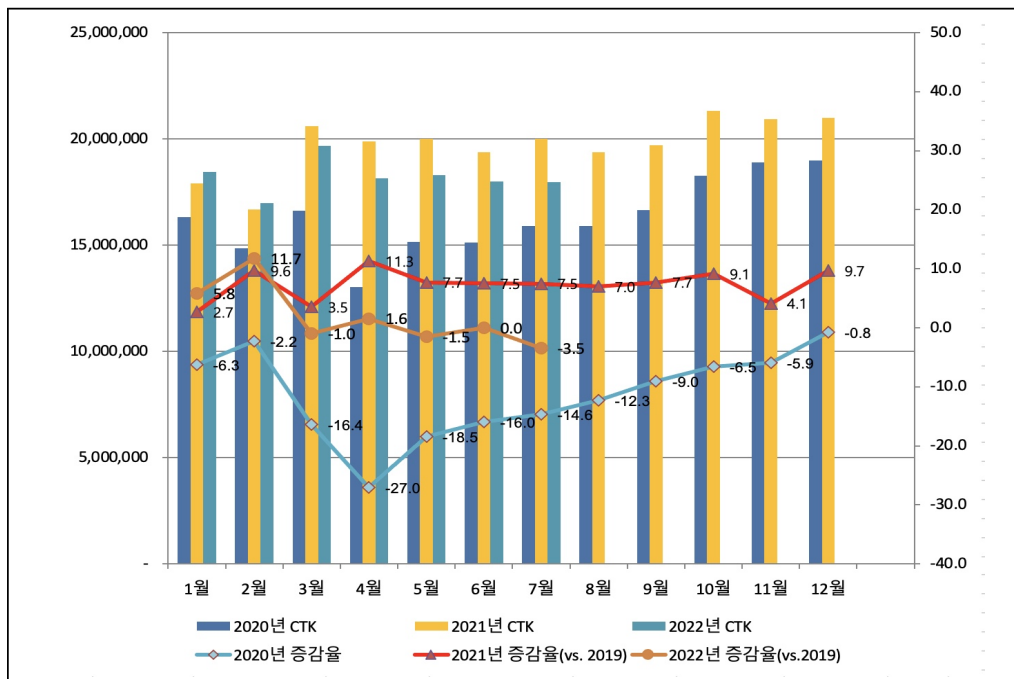
가. 개요

- 2022.7월 세계 총⁵⁾ 화물톤킬로미터(CTK)는 전년 동월 대비 9.7% 감소
 - 7월 총 공급화물톤킬로미터(ACTK)는 전년 대비 3.6% 증가
 - 7월 총 화물탑재율(CLF)은 47.2% 기록

〈표 II-14〉 글로벌 항공화물실적 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.7월 vs '22.7월)				2019년 동월 대비 ('19.7월 vs '22.7월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%)
국 제	87.0	-10.2	6.8	53.0	-10.0	-3.5	-9.2	53.0	3.2
전 체	100.0	-9.7	3.6	47.2	-6.9	-3.0	-7.8	47.2	2.3



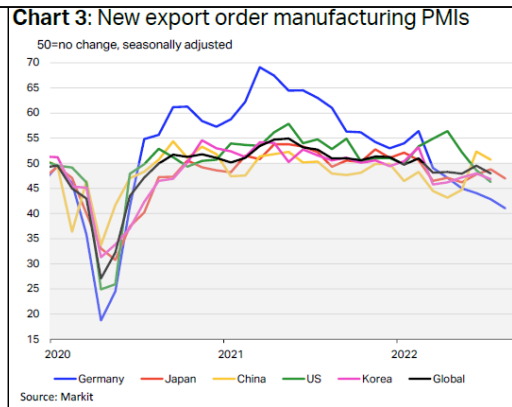
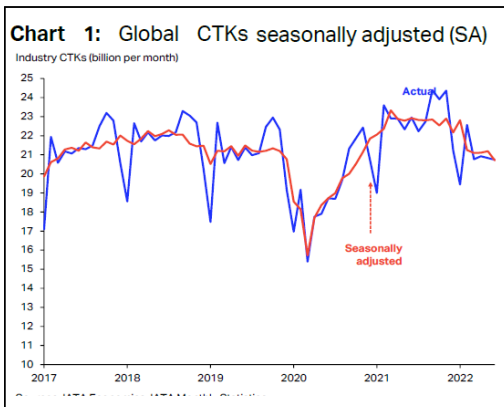
〔그림 II-7〕 2019년 대비 전 세계 국제선 CTK 실적 및 증감률 (2020 vs 2021 vs 2022)

5) 국내선 + 국제선

- 7월 전 세계 CTK는 다소 불안정
 - 2022.7월 CTK는 전년 대비 9.7% 감소, 전월(-6.7%)보다 악화
 - 계절요인을 제거한 전월 대비 CTK는 2.3% 감소
 - 중국의 오미كرون 변이로 인한 봉쇄조치가 완화되었으나, 인프라 및 인력부족 문제는 여전히 존재
 - 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 해당 지역 화물 공급력은 직접적으로 영향
- 컨테이너 운송 공급망 개선으로 무역활동은 반등
 - 중남미와 유럽 지역, 중국에서의 무역량이 크게 증가하며 2022.5월 전 세계 상품무역량은 반등, 중국의 바이러스 확산 방지조치가 완화로 공장들이 운영을 재개함에 따라 이러한 동향은 당분간 계속될 전망
 - 그러나 이러한 무역활동 증가는 해상 컨테이너 운송시장을 중심으로 활기를 띠며, 항공화물시장은 이에 비해 실적이 낮은 상황
 - 중국을 제외한 전 세계 주요 생산국의 2022년 상반기신규수출주문 PMI는 50 이하를 기록하며 축소의 영역에 위치, 독일과 미국은 최근 해당 지수가 크게 감소
 - 향후 전년 대비 CTK는 추가 감소할 전망
- 계속해서 상승하는 인플레이션으로 인한 영향이 곧 나타날 전망
 - 2022.7월 G7 국가들의 일반소비자물가지수(CPI)는 전년 동기 대비 7.6%
 - 세계적 인플레이션으로 인해 다수 국가의 중앙은행들이 금리를 인상
 - 2022.6월 생산자투입비용 또한 전년 대비 17.8% 증가하며 세계 경제시장과 생산시장에 추가적인 부담을 안기는 중
 - 높은 소비자물가와 금리는 소비자들의 구매력과 지출 감소를 야기하며, 항공화물수요에도 영향을 끼칠 전망
 - 그러나 주요 경제시장에서 실업률이 역대 최저점을 기록함에 따라 물가상승에 대한 영향은 소폭 완화될 것으로 예상
 - 브렌트유 가격은 7월 소폭 감소 후 배럴 당 106.7 달러 수준을 유지
 - 제트유와 브렌트유의 가격차는 배럴 당 40 달러로 전월 64달러보다 소폭 줄어들었으나 여전히 높은 수준
- 화물공급력 증가는 높아진 수요를 해소하는데 크게 기여
 - 2022.7월 전 세계 화물공급력(ACTK)은 전년 동월 대비 6.7% 증가를 기록
 - 화물공급력은 전년 대비 2.2% 감소를 보인 아프리카 지역을 제외한 세계 모든 지역에서 증가했으며, 이는 여객기들이 운항을 재개함에 따라 하부화물공급력이 증가했기 때문
 - 유럽 및 아태 지역의 화물공급력은 전년 대비 각각 0.9%, 2.7%씩 증가했으며, 북미 지역 4.2%,

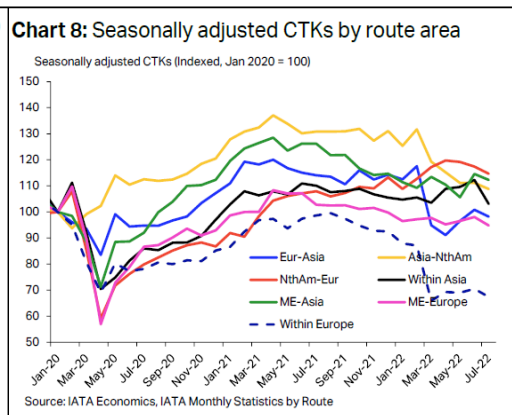
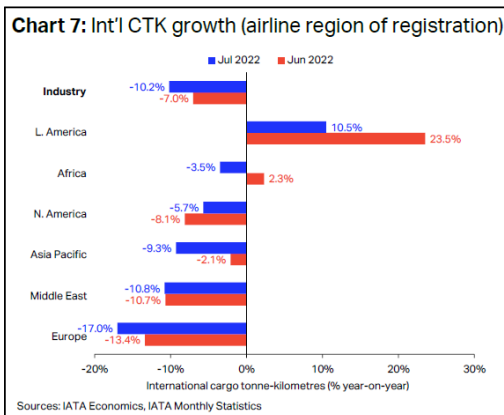


- 중동 지역 4.9%의 증가율을 기록
- 중남미 지역은 21.4%로 가장 높은 증가율을 기록
- 수요대비 공급력이 증가함에 따라 화물탑재율은 크게 감소, 2022.7월 화물탑재율은 2020년 초 이래 가장 낮은 수준인 47.2%(전년 대비 6.9%p 감소)
- 가장 높은 CLF를 기록한 곳은 아태 지역(56.3%), 다음으로는 50.7%를 기록한 유럽 지역
- 유럽 지역의 CLF는 전년 대비 10.6%p 감소
- 중남미 지역과 북미 지역의 CLF는 각각 37.4%, 39.8%로 크게 감소



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

- 2022.7월 전 세계 국제선 CTK는 전년 동월 대비 10.2% 감소
 - 전년대비 CTK는 중남미 지역을 제외한 모든 지역에서 감소를 기록, 전체 CTK 중 가장 높은 점유율을 보유한 아태 지역의 국제선 CTK는 전월 대비 크게 하락
- 중남미 지역의 전년 대비 국제선 CTK 증가율은 10.5%
 - 항공사들의 공급력이 증가하였고, 항공화물시장이 해당 지역 내 경제 활동 반등에 크게 기여
 - 그러나 중남미 지역의 화물시장 회복세는 전월 23.5%의 CTK증가율을 보인데 비해 다소 약화
- 유럽, 아태 지역의 국제선 화물시장은 부진
 - 러시아-우크라이나 전쟁과 아시아 지역 내 인력난, 저조한 무역 및 생산활동 등으로 인해 해당 지역의 화물항공시장은 부진
 - 5월과 6월 증가를 보였던 아태 지역의 국제선 CTK는 9% 감소, 그러나 이는 봉쇄 조치로 인해 억눌린 수요로 인해 다시 회복될 전망
 - 2022.7월 유럽 지역의 CTK는 전년 대비 17% 감소, 러시아-우크라이나 전쟁에 의한 영향은 당분간 계속될 전망
- 중동 지역의 국제선 CTK는 -10.8%의 두자릿 수 감소율을 기록
 - 최근 몇 개월간 유럽 무역노선은 2022년 내 계속해서 비슷한 수준을 유지
- 북미 지역의 7월 국제선 항공화물시장 CTK는 전년 대비 5.7% 감소
 - 중국의 봉쇄정책 완화로 북미 지역의 항공화물 운송량은 회복
- 아프리카 지역의 7월 국제선 CTK는 전년 대비 3.5% 감소



〈표 II-15〉 IATA 지역 간 화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.7월	'22.7월	증감률	'21.7월	'22.7월	증감률	'21.7월	'22.7월	증감 (%p)
아프리카-유럽	376,869	396,401	5.2	778,174	864,936	11.1	48.4	45.8	-2.6
아프리카-극동	217,479	212,549	-2.3	368,062	304,847	-17.2	59.1	69.7	10.6
아프리카-중동	152,672	158,027	3.5	384,581	501,162	30.3	39.7	31.5	-8.2
중미/카리브-남미	30,462	34,241	12.4	55,873	72,867	30.4	54.5	47.0	-7.5
유럽-중미/카리브	215,892	201,258	-6.8	462,508	534,767	15.6	46.7	37.6	-9.0
유럽-극동	4,085,768	3,516,147	-13.9	5,283,321	4,776,652	-9.6	77.3	73.6	-3.7
유럽-중동	913,651	839,520	-8.1	1,406,799	1,606,104	14.2	64.9	52.3	-12.7
유럽-북미	2,444,953	2,593,163	6.1	4,210,627	6,564,173	55.9	58.1	39.5	-18.6
유럽-남미	377,433	329,781	-12.6	479,312	565,512	18.0	78.7	58.3	-20.4
극동-북미	5,534,793	4,612,559	-16.7	7,716,181	6,839,461	-11.4	71.7	67.4	-4.3
극동-남서태평양	362,563	348,672	-3.8	536,252	704,456	31.4	67.6	49.5	-18.1
중동-극동	1,428,237	1,267,669	-11.2	2,478,738	2,624,775	5.9	57.6	48.3	-9.3
중동-북미	612,084	508,046	-17.0	1,109,577	1,070,286	-3.5	55.2	47.5	-7.7
북미-중미/카리브	155,153	154,322	-0.5	444,238	475,300	7.0	34.9	32.5	-2.5
북미-남미	573,382	590,436	3.0	932,009	955,181	2.5	61.5	61.8	0.3
북미/남미-남서태평양	112,410	103,980	-7.5	122,185	171,753	40.6	92.0	60.5	-31.5
중미역내	4,142	3,628	-12.4	21,556	28,133	30.5	19.2	12.9	-6.3
유럽역내	482,380	329,182	-31.8	1,135,678	1,119,816	-1.4	42.5	29.4	-13.1
극동역내	1,440,044	1,346,369	-6.5	1,877,331	2,071,679	10.4	76.7	65.0	-11.7
남미역내	39,397	36,187	-8.1	53,336	79,915	49.8	73.9	45.3	-28.6
기타	479,137	502,386	4.9	973,783	1,313,500	34.9	49.2	38.2	-11.0
국제선 전체	20,007,503	17,970,168	-10.2	31,746,129	33,904,781	6.8	63.0	53.0	-10.0

〈표 II-16〉 IATA 지역 간 누적화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.1~7월	'22.1~7월	증감률	'21.1~7월	'22.1~7월	증감률	'21.1~7월	'22.1~7월	증감(%p)
아프리카-유럽	2,782,707	2,835,498	1.9	4,825,965	5,509,119	14.2	57.7	51.5	-6.2
아프리카-극동	1,437,851	1,305,684	-9.2	2,388,475	2,005,085	-16.1	60.2	65.1	4.9
아프리카-중동	1,132,472	1,138,797	0.6	2,321,136	3,067,267	32.1	48.8	37.1	-11.7
중미/카리브-남미	169,703	209,156	23.2	300,443	455,884	51.7	56.5	45.9	-10.6
유럽-중미/카리브	1,466,316	1,522,090	3.8	2,400,888	3,766,960	56.9	61.1	40.4	-20.7
유럽-극동	27,964,965	24,319,365	-13.0	36,995,998	32,930,338	-11.0	75.6	73.9	-1.7
유럽-중동	6,300,375	5,882,959	-6.6	9,314,514	10,599,888	13.8	67.6	55.5	-12.1
유럽-북미	16,067,213	18,404,435	14.5	25,411,995	37,656,751	48.2	63.2	48.9	-14.4
유럽-남미	2,441,508	2,381,821	-2.4	3,083,654	3,918,756	27.1	79.2	60.8	-18.4
극동-북미	35,954,925	31,846,217	-11.4	51,218,194	46,257,788	-9.7	70.2	68.8	-1.4
극동-남서태평양	2,333,017	2,655,154	13.8	3,416,016	4,661,981	36.5	68.3	57.0	-11.3
중동-극동	9,718,640	8,624,141	-11.3	16,761,210	16,300,181	-2.8	58.0	52.9	-5.1
중동-북미	3,781,958	3,455,940	-8.6	6,116,914	6,987,814	14.2	61.8	49.5	-12.4
북미-중미/카리브	1,022,338	1,067,261	4.4	2,779,265	3,431,916	23.5	36.8	31.1	-5.7
북미-남미	3,903,349	4,324,665	10.8	6,279,732	7,010,280	11.6	62.2	61.7	-0.5
북미/남미-남서태평양	679,294	757,194	11.5	888,285	1,023,125	15.2	76.5	74.0	-2.5
중미역내	21,168	22,201	4.9	98,400	156,194	58.7	21.5	14.2	-7.3
유럽역내	2,998,977	2,323,697	-22.5	4,952,685	6,407,795	29.4	60.6	36.3	-24.3
극동역내	9,807,025	9,734,338	-0.7	13,166,762	13,892,850	5.5	74.5	70.1	-4.4
남미역내	219,896	262,310	19.3	322,683	486,080	50.6	68.1	54.0	-14.2
기타	3,233,328	3,515,440	8.7	5,841,240	8,153,452	39.6	55.4	43.1	-12.2
국제선 전체	134,380,785	127,498,947	-5.1	207,460,266	219,539,934	5.8	64.8	58.1	-6.7



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

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.7월 vs '22.7월)				팬데믹 이전 동월 대비 ('19.7월 vs '22.7월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
아시아태평양	29.5	-9.3	7.4	63.3	-11.6	-4.8	-11.3	63.3	4.3
유 럽	22.4	-17.0	1.2	52.2	-11.5	-14.8	-18.0	52.2	2.0
북 미	18.0	-5.7	12.7	47.3	-9.2	12.5	2.9	47.3	4.1
남 미	1.8	10.5	21.9	45.1	-4.7	1.3	-3.3	45.1	2.1
중 동	13.4	-10.8	5.1	47.3	-8.4	-1.5	-5.0	47.3	1.7
아프리카	1.9	-3.5	-2.4	46.0	-0.5	2.5	-24.8	46.0	12.3
국제선	87.0	-10.2	6.8	53.0	-10.0	-3.5	-9.2	53.0	3.2
아시아태평양	32.6	-9.0	2.7	56.3	-7.3	-6.7	-14.0	56.3	4.4
유 럽	22.8	-17.0	0.9	49.3	10.6	-14.8	-16.3	49.3	0.9
북 미	27.2	-5.7	4.2	39.8	-4.2	12.6	5.1	39.8	2.6
남 미	2.2	9.2	21.4	37.4	-4.2	-1.6	-6.9	37.4	2.0
중 동	13.4	-10.9	4.9	46.9	-8.3	-1.6	-5.0	46.9	1.6
아프리카	1.9	-3.5	-2.2	45.2	-0.6	1.6	-25.5	45.2	12.0
전체	100.0	-9.7	3.6	47.2	-6.9	-3.0	-7.8	47.2	2.3

〈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	18,132,707	-8.7	30,240,618	30,864,556	2.1	65.7	58.7	-7.0
5월	19,996,609	18,288,623	-8.5	30,739,545	32,258,113	4.9	65.1	56.7	-8.4
6월	19,361,669	18,001,809	-7.0	30,301,052	33,077,223	9.2	63.9	54.4	-9.5
7월	20,007,503	17,970,168	-10.2	31,746,129	33,904,781	6.8	63.0	53.0	-10.0
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	-	-

주: IATA의 통계 수정으로 과월호와 실적이 상이할 수 있음
 자료: IATA RAS

2.2 ACI 화물 처리실적(6월)

가. 개요6)

- 2022.6월 전 세계 항공화물(Cargo)7)은 2019년 동월 대비 2.2% 증가
 - 항공화물시장의 전년 대비 성장률은 5.0% 감소

〈표 II-19〉 전 세계 ACI 회원공항 화물처리실적 요약

(단위: 천톤, %)

구 분	'22. 6월			'22. 1~6월 누적		
	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제선8)	5,922	-4.3	4.0	35,673	-2.3	3.8
전 체	8,865	-5.0	2.2	52,776	-3.7	1.4

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-20〉 ACI 회원공항 지역별 화물처리실적

(’22.6월 기준, 단위: 천톤, %)

구 분	지 역	'22.6월 실적			'22.1~6월 누적		
		화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제	아프리카	153	0.4	-12.7	926	2.2	-11.7
	아·태	2,243	-5.7	3.2	13,447	-4.2	3.8
	유 럽	1,584	-5.9	5.7	9,581	-2.5	4.9
	남미·카리브	290	6.8	5.6	1,797	7.0	4.6
	중 동	569	-6.9	-7.4	3,396	-5.4	-13.7
	북 미	1,083	-0.5	13.1	6,526	1.0	16.7
	소 계	5,922	-4.3	4.0	35,673	-2.3	3.8
전체*	아프리카	168	1.6	-11.7	1,022	4.8	-9.5
	아·태	3,002	-7.9	-4.0	17,880	-7.3	-3.8
	유 럽	1,709	-6.0	4.3	10,310	2.6	3.1
	남미·카리브	423	3.2	4.1	2,603	5.4	3.0
	중 동	577	-7.1	-7.7	3,456	-5.5	-14.1
	북 미	2,985	-2.3	11.1	17,504	-1.8	10.9
	합 계	8,865	-5.0	2.2	52,776	-3.7	1.4

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 6월 화물처리실적
 - 1위 홍콩 첵랍콕, 2위 미국 멤피스, 3위 미국 앵커리지 테드 스티븐스, 4위 중국 상하이-푸둥, 5위 미국 루이스빌-스탠디포드 필드
 - 우리나라 공항⁹⁾: 인천국제공항 6위(4위), 제주국제공항 192위(183위), 김포국제공항 203위(191위), 김해국제공항 345위(330위), 대구공항 565위(561위)

〈표 II-21〉 2022.6월 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	363,000	-9.1	2,118,000	-8.0
2	MEM	멤피스	미국	343,182	-8.5	2,004,928	-10.2
3	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	307,658	0.0	1,724,570	-4.4
4	PVG	상하이-푸둥	중국	265,287	-26.9	1,472,078	-3.1
5	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	262,634	0.5	1,497,560	2.8
6	ICN	서울 인천	대한민국	246,078	-10.9	1,552,587	-11.0
7	LAX	로스앤젤레스	미국	216,561	-3.3	1,290,530	-2.1
8	TPE	타이완 타오유완	대만	216,325	-2.9	1,328,070	-31.6
9	NRT	도쿄 나리타	일본	203,955	-4.4	1,252,578	3.8
10	DOH	도하	카타르	196,724	-9.4	1,183,146	-0.9
11	ORD	시카고-오헤어	미국	193,080	-6.8	1,101,889	-9.4
12	MIA	마이애미	미국	189,785	-0.3	1,249,654	-14.5
13	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	169,000	3.7	938,839	-17.0
14	CAN	광저우-바이윈	중국	164,553	7.7	994,463	-11.4
15	SIN	창이	싱가포르	164,500	1.0	935,100	2.4
16	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	163,917	-12.2	1,010,420	2.1
17	IST	이스탄불	터키	136,516	110.2	681,252	-3.3
18	SZX	셴젠 바오안	중국	131,657	0.5	749,850	1.9
19	CVG	신시내티 노던 켄터키	미국	131,060	9.4	792,762	99.0
20	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	127,045	-6.7	767,153	9.0
21	DXB	두바이	아랍에미리트	123,694	-33.6	910,075	-16.0
22	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	116,941	-15.9	726,256	-13.7
23	LHR	런던-히드로	영국	116,044	1.1	710,079	3.2
24	IND	인디애나폴리스	미국	110,963	1.5	614,304	5.0
25	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	107,161	-6.6	677,185	13.7
26	BKK	방콕-수완나푸미	태국	100,341	11.8	618,058	-2.6
27	PEK	베이징 캐피탈	중국	87,139	-24.2	567,168	-12.5
28	LGG	리에주	벨기에	86,447	-28.3	592,965	-12.0
29	HGH	항저우 지오산	중국	82,895	-4.3	399,558	-7.3
30	CGN	뮌헨 본	독일	81,690	-0.8	477,494	1.2
192	CJU	제주	대한민국	4,157	-4.8	32,191	4.3

9) 괄호 안은 지난 달 1,196개 공항 중 순위

10) 화물(Cargo) 기준 실적

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'22년 누적	누적 대비
203	GMP	서울 김포	대한민국	3,844	-7.4	29,464	2.3
345	PUS	부산 김해	대한민국	814	-6.4	6,033	0.6
565	TAE	대구	대한민국	61	-24.6	392	-29.0

주: 1) 순위: 대상공항 1,209개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

<표 II-22> 2022.6월 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	361,000	-8.9	2,104,000	-8.0
2	ICN	서울 인천	대한민국	243,165	-10.4	1,532,431	-3.9
3	PVG	상하이-푸둥	중국	223,770	-24.5	1,215,443	-30.5
4	TPE	타이완 타오유완	대만	214,939	-3.0	1,319,766	-14.0
5	NRT	도쿄 나리타	일본	200,554	-4.1	1,231,433	-1.1
6	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	200,342	-3.6	1,155,361	-6.2
7	DOH	도하	카타르	194,984	-9.3	1,171,853	-9.1
8	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	165,335	3.7	918,477	-0.8
9	SIN	창이	싱가포르	163,300	1.4	927,300	2.7
10	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	157,623	-12.6	972,007	-11.8
11	MIA	마이애미	미국	157,391	2.6	1,021,243	2.7
12	ORD	시카고-오헤어	미국	143,111	-7.3	834,790	-9.9
13	LAX	로스앤젤레스	미국	138,654	-0.7	816,812	-0.9
14	IST	이스탄불	터키	131,238	118.4	651,736	108.6
15	DXB	두바이	아랍에미리트	123,694	-33.6	910,075	-18.9
16	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	119,658	-6.8	724,197	0.3
17	CAN	광저우-바이윈	중국	118,222	7.7	725,601	16.8
18	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	116,274	-15.7	721,739	-13.8
19	LHR	런던-히드로	영국	112,534	1.4	688,230	3.6
20	BKK	방콕-수완나푸미	태국	99,427	11.6	611,851	13.0
21	LGG	리에주	벨기에	86,123	-28.3	592,282	-15.1
22	LUX	룩상부르-핀델	룩셈부르크	81,206	-9.6	501,791	-7.7
23	CGN	켈른 본	독일	78,340	0.0	456,850	1.0
24	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	70,814	-0.7	456,746	7.2
25	KIX	오사카-간사이	일본	67,371	1.7	393,726	2.4
26	MPX	밀라노-말펜사	이탈리아	59,398	-12.0	356,116	3.2
27	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	58,521	7.5	335,453	8.1
28	MEM	멤피스	미국	57,759	-5.4	325,969	-9.1
29	AUH	아부다비	아랍에미리트	56,831	-10.0	297,548	-17.5
30	SZX	쑤저우 바오안	중국	53,349	16.6	346,030	21.3

주: 1) 순위: 대상공항 1,176개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI



3. 글로벌 정책 동향

3.1 국제기구 동향(9월)

가. ICAO

1) 2022 ICAO 항공안전 보고서, 긍정적 결과 제시¹¹⁾

- 국제민간항공기구(ICAO)는 2021년 글로벌 민간항공운송부문의 안전성 결과를 평가 및 분석한 2022년 항공안전보고서(2022 Safety Report)를 발간
 - 보고서에 의하면 전 세계 항공기 사고율은 지난해 2020년 대비 9.8% 감소하여 100만 명당 2.14명에서 1.93명으로 감소
 - 2021년 사망자 수는 2020년에 비해 66% 감소했지만 사망자가 발생한 사고 건수는 4건으로 일관되게 유지
- 후안 카를로스 살라자르(Juan Carlos Salazar) ICAO의 사무총장은 "글로벌 항공업계가 직면해 있는 어려운 상황에서도 운송수단 중에서 항공기가 가장 안전하다는 기존의 인식을 재확인시켜 주는 결과이다"라고 평함
 - 또한, "항공운항의 회복과 재개가 이어지는 과정에서 우리 업계는 승객과 승무원의 건강상, 보안상 안전을 보호하려는 장기적이고 통합적인 노력을 이어왔다."라고 언급
- 2022년 항공안전 보고서는 ICAO가 기존, 그리고 최신의 업계동향을 주시하며 안전도 개선을 목표로 전 세계 항공네트워크와 긴밀한 협력을 추구하고 있다는 점을 강조
 - 더불어 표준화 개선 및 시행, 모니터링을 통한 항공안전 실시 성과 및 운영상 안전위험을 낮추는데 중점을 둠

나. IATA

1) IATA, IDnow와 디지털ID 통한 여행절차 간소화 지원¹²⁾

- 유럽의 신원증명플랫폼 개발 전문회사인 IDnow은 IATA와 승객들의 대면 접촉을 최소화하고 더욱 간편한 여행 시스템을 운영함과 동시에 신원 위조로 인한 항공사측의 리스크를 최소화하는 것을 목표로 협력을 강화해나가기로 함
- IDnow는 IATA의 One ID 워킹그룹과 협력 중인 Accelerate@IATA 프로그램으로

11) ICAO, "2022 ICAO Safety Report presents positive results " (Accessed August, 2022)

12) IATA, "IDnow is Supporting IATA To Simplify the Passenger Journey Through Digital Identity" (Accessed September, 2022)

전 세계 공항과 항공사, 정부 당국의 운영 시스템 간 상호운용이 가능해짐

- IDnow는 IATA Think Tank 소속 항공사 및 기술제공업체들과 항공여행산업 내의 디지털 아이덴티티 전환에 관한 지침(white paper)을 작성하는 작업을 진행 중
 - 주요하게 다뤄질 개념은 디지털 아이덴티티가 이동성이 떨어지는 사람들을 어떻게 지원할 수 있는지, 그리고 항공사와 공항이 이에 필요한 지원을 위해 요구되는 인적자원의 우선순위 제고의 필요성에 대한 것
- IDnow의 디지털 신원증명사업 총괄담당자인 마이클 비너(Michael A. Bineer)는 “항공여행산업에서 디지털 방식의 신원증명 시스템이 여행경험을 완전히 새롭게 재구축하는데 잠재력을 갖고 있다”고 언급
 - 또한, “신원 위조 등 항공사가 겪는 잠재적 리스크를 낮추고 여행객들에게 접촉이 최소화된 원활한 여행경험을 제공하며, 출입국 관계자들이 일반개인정보보호법(GDPR) 표준에 따라 개인의 생체 정보를 저장 및 활용하도록 지원하는 솔루션을 마련하는 것이 디지털 신원증명 방식이 공통적인 열쇠가 될 것”이라고 밝힘

3.2 항공선진국 동향(9월)

가. 유럽

1) EU 항공업계, 수소연료 도입 비용 분담 검토¹³⁾

- 유럽연합(EU) 항공운송부문은 전기 및 수소동력 항공기의 도입을 적극 추진 중이며, 항공기 제조업체들은 오는 2035년쯤 출시가 가능할 것으로 전망
 - 업계에서는 항공기 도입에 수반되는 인프라 업그레이드 비용을 누가 지불할 것인지에 대한 논쟁 중
- 전기동력 항공기의 경우 충전용 인프라에 대한 개선작업이 크게 필요하지 않을 것으로 보이나, 수소동력 항공기는 연료 생산부터 운송, 저장 등 문제 해결이 필요
 - 전기동력 기체의 경우 전기를 충전하는 방식이 더욱 직관적으로, 포트 연결식 충전과 더불어 각 공항에 배터리 저장장치가 설치될 예정
 - 수소는 액체 형태로 유지되기 위해 약 -252℃의 극도로 낮은 온도에서 보관되어야 하며, 기존의 등유보다 부피가 커 수소의 보관을 위한 대용량의 수용시설도 필요
- ACI 유럽은 이메일을 통해 EURACTIV에게 “업계에서 이루어지는 투자활동들은 정부

13) EURACTIV, “Aviation industry considers bill for hydrogen upgrades” (Accessed August, 2022)



제공 인센티브의 지원이 필요하며, 일관되고 안정적인 정책을 통해 리스크를 줄여야 한다.”라고 설명

- 또한 “수소동력 항공기 운항을 현실화하기 위해서는 항공업계 이해관계자들이 올바른 정책수립 여부를 평가하는 광범위한 수준의 커뮤니케이션이 필요하다.”라고 덧붙임

2) EU 의회, 러시아와 비자 협정 완전중단¹⁴⁾

- 유럽연합(EU) 이사회는 러시아와의 비자 협정을 완전 중단하는 규정안이 2022년 9월 12일에 발효된다고 밝힘
 - 러시아 국적자의 비자 신청 수수료는 35유로에서 80유로로 인상되고, 러시아 국적자가 EU 회원국에 비자 신청 시 추가 증빙서류 제출이 요구됨
 - 또한, 비자 발급 처리에 더 많은 시간이 소요되고 복수 입국비자 신청 시 더욱 엄격해진 규정을 적용
- 금번 이사회의 결정은 EU 위원회의 제안에 따른 것으로, EU 위원회는 금주 초 우크라이나에 대해 군사적 공격을 서슴지 않는 러시아를 제재할 목적으로 러시아의 비자 협정을 완전 중단하는 내용을 제의함
 - EU가 러시아와의 비자 교류 협정 중단만을 선포하면서, 러시아와 국경을 접하고 있는 유럽 4개국인 에스토니아 (Estonia), 라트비아(Latvia), 리투아니아(Lithuania), 폴란드(Poland)는 9월 19일부터 러시아 국적자에 대해 쉥겐) 비자 발급을 중단하기로 합의

나. 홍콩

1) 홍콩, 해외입국자 격리의무 해제¹⁵⁾

- 홍콩 정부가 코로나19 발생 후 2년 반 만에 모든 해외입국자에 대한 코로나19 격리의무를 9월 26일부로 해제
 - 앞으로 홍콩으로 입국하는 승객들은 지정된 호텔에서 격리할 필요가 없으나, 입국 후 3일간은 자체 모니터링이 요구
 - 입국자들은 입국 후 지체 없이 직장이나 학교에 갈 수 있지만, 3일 동안은 술집이나 식당 등의 방문은 금지되며, 입국전 신속항원검사(RAT)를 받아야함
- 캐세이퍼시픽은 이번 발표에 따라 오는 10월에 단거리 및 장거리 노선에 200페어(pair)

14) schengenvisa info, "EU Council Adopts Full Suspension of Visa Facilitation Agreement With Russia" (Accessed September, 2022)

15) Simple Flying, "Hong Kong Will No Longer Require Crew To Quarantine" (Accessed September, 2022)

이상의 여객기를 추가할 계획

- 항공사는 11월 1일부터 도쿄 하네다국제공항(Tokyo Haneda International Airport)으로 매일 운항을 재개할 계획이며, 12월 1일부터는 주 4회 삿포로(Sapporo) 노선 운항을 재개

- 캐세이퍼시픽은 올해 마지막 분기까지 수요가 유지될 것으로 예상

- 또한 미주, 동남아시아, 인도 간 환승 트래픽이 견고할 것으로 예상하며, 호주, 뉴질랜드 및 항공사 네트워크의 다른 지역 간 환승 트래픽도 증가할 것으로 기대

3.3 항공기업 동향(9월)

가. 아시아

1) 창이공항, 제5터미널 신축사업 청사진 공개¹⁶⁾

- 싱가포르창이국제공항그룹(CAG)이 팬데믹 위기에서 얻은 교훈을 반영한 초대형 터미널의 디자인 평가를 포함한 제5터미널에 대한 평가 내용을 공개
 - 제5터미널은 연간 최대 5,000만 명까지 수용 가능하며, 지속가능한 항공연료(SAF) 공급 인프라 용도로도 사용될 예정
- 제5터미널은 수하물 처리 지원 로봇뿐만 아니라 수하물 및 화물의 이동을 위한 자율주행식 운반기구의 도입 등 공항업무의 자동화 기술 도입 예정
- CAG는 제5터미널이 2024년 내 착공이 이루어지고, 2030년쯤에 운영이 가능할 것으로 예상하며, 향후 여객통행량의 성장추세를 고려해 총 2단계로 구축하는 유연성을 갖을 것이라고 밝힘

2) 에어차이나, 롤스로이스와 베이징 MRO 시설 설립¹⁷⁾

- 에어차이나(Air China)와 롤스로이스(Rolls-Royce)가 중국 베이징에서 항공기 MRO(유지, 보수, 수리 및 분해) 시설을 위한 합작투자(Joint Venture)를 발표
 - 50대 50 비중의 공동 출자를 통해 설립된 해당 시설의 이름은 BAESL(Beijing Aero Engine Services Company Limited)로, 롤스로이스 Trent 700시리즈와 XWB-84, Trent 1000 엔진에 대한 MRO 서비스를 지원

16) FlightGlobal, "Singapore Changi's Terminal 5 design to 'draw on lessons' from pandemic" (Accessed August, 2022)

17) Simple Flying, "Air China Partners With Rolls-Royce For Beijing Maintenance Facility" (Accessed September, 2022)



- 약 3억 7,800만 달러의 가치를 지닌 이 합작투자는 중국 현지에서 고효율 엔진 정비기술의 격차를 좁히는 것을 목표로 함
 - 또한 BAESL은 센터가 위치한 베이징수도국제공항(Beijing Capital International Airport) 관할 경제구역 안에서 이루어질 항공서비스의 개발 및 첨단 제조활동, 기술 연구개발 등의 활동을 촉진할 것

나. 미국

1) 보잉, SAF 개발 위해 이노베이션센터 멤버 가입¹⁸⁾

- 보잉(Boeing)이 영국 셰필드대학(University of Sheffield) 산하 에너지 이노베이션센터(Energy Innovation Centre, EIC)의 멤버로 가입
 - 이를 통해 지속가능연료(Sustainable Aviation Fuel, SAF) 개발 및 도입을 더욱 적극적으로 추진해 나갈 전망
- SAF는 향후 20~30년간 항공운송산업의 탄소중립을 이루는 과정의 핵심으로 이산화탄소 배출량을 최대 80%까지 줄일 수 있으며, 연료의 수명주기로 보면 향후에는 100% 배출량 감축이 가능할 전망
 - 기존 연료와 50%의 비율로 배합해 생산된 이 연료는 항공기와 엔진, 혹은 관련 인프라 등을 개조하지 않고도 사용가능하며, 보잉은 2030년까지 상용 항공기에 배합비율이 100%인 SAF를 도입할 수 있을 것으로 전망

다. 유럽

1) EU, 항공유 정제에 사용되는 등유에 세금부과로 가격 인상 전망¹⁹⁾

- 클린 스카이(Clean Sky)와 글로벌 비즈니스컨설팅기업 맥킨지&컴퍼니(McKinsey & Company)가 수행한 연구에 따르면, 환경공해를 일으키는 요인에 불이익을 부과하는 것을 목표로 하는 EU의 규제로 머지않아 등유의 경쟁우위가 사라질 전망
 - 반대로 현재 개발 중인 청정 항공기 운영에 핵심 연료인 액화수소와, 조만간 EU 권역 내 공항에서 사용이 의무화될 합성연료의 가격은 유의미한 수준으로 하락할 것
- 해당 연구에서는 2050년 등유 가격은 현재의 6배에 달하는 MWh(메가와트시)당

18) aviation pros, "Boeing Becomes Founding Member of UK Innovation Hub To Drive Sustainable Aviation Fuels Development" (Accessed August, 2022)

19) EURACTIV, "Fossil jet fuel price expected to soar as EU taxes bite" (Accessed August, 2022)

300달러, 이퓨얼(e-Fuel)⁵⁾ 혹은 'Power-to-liquid'라고도 알려진 합성연료의 경우 250달러 선(현재 약 450달러)으로 예상

- MWh당 300달러 선에서 거래되는 액화수소는 이보다 가격이 더 낮아져 2050년이 되면 50달러 선에 근접할 것

- 중동 국가들, 가령 사우디아라비아나 아랍에미레이트 등의 화석연료 생산업체들도 현재 수소연료 생산에 관심
 - 광범위한 태양광 에너지 생산능력을 활용해 보다 낮은 가격으로 청정 수소에너지 및 합성연료를 생산하는 방안을 계획 중
- ReFuelEU²⁰⁾는 EU 내 공항에서 항공기에 재급유를 할 때 그 연료에 등유와 함께 지속가능 항공연료(SAF)를 배합할 것을 의무화함
 - E-Fuel과 첨단 바이오연료로 구성된 SAF의 배합비율은 앞으로 등유를 완전하게 대체하는 수준으로까지 높여갈 예정
- 유럽의회 의원들은 최근 유럽에서 출발하는 모든 항공편을 EU 탄소시장²¹⁾에 포함시키는 동시에 무상으로 허용해온 탄소허용량의 단계적 폐지를 가속화하기 위한 표결을 진행
 - 또한 작년에 등유에 세금을 부과하는 규정을 마련하고 적극적인 도입을 위해 EU 권역 내 등유를 사용하는 모든 운항편은 면세 적용 대상에서 박탈될 것으로 예상

20) 2021년 7월 EU 집행위원회가 유럽 그린딜의 2050 탄소중립 목표 달성을 위한 정책 수단으로 'Fit 55'를 발표하였는데, 그 중 하나가 ReFuelEU Aviation임. EU는 이를 통해 2030년까지 역내 온실가스 순 배출량을 1990년 대비 최소 55% 감축하겠다고 발표함. ReFuelEU는 청정연료의 사용량을 확대하는 내용을 담고 있음.

21) 유럽 연합 배출권거래제 (European Union Emissions Trading System). EU ETS는 기업이 배출할 수 있는 온실 가스의 총량을 결정하는 '캡 앤 트레이드(cap and trade)' 시스템으로, 매년 축소되는 상한선에 따라 기업은 필요에 따라 거래할 수 있는 배출권을 받거나 구매할 수 있음.