



II. 글로벌 항공운송시장

1. 글로벌 항공여객 동향 / 47

1.1 IATA 글로벌 항공운송동향(9월) / 47

1.2 ACI 운항·여객 처리실적(8월) / 55

1.3 ICAO 항공사 그룹 순위 및 항공 공급력(8월) / 61

2. 글로벌 항공화물 동향 / 63

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(9월) / 63

2.2 ACI 화물 처리실적(8월) / 70

3. 글로벌 정책 동향 / 73

3.1 국제기구 동향(11월) / 73

3.2 항공선진국 동향(11월) / 74

3.3 항공기업 동향(11월) / 76





2. 글로벌 항공화물 동향

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(9월)

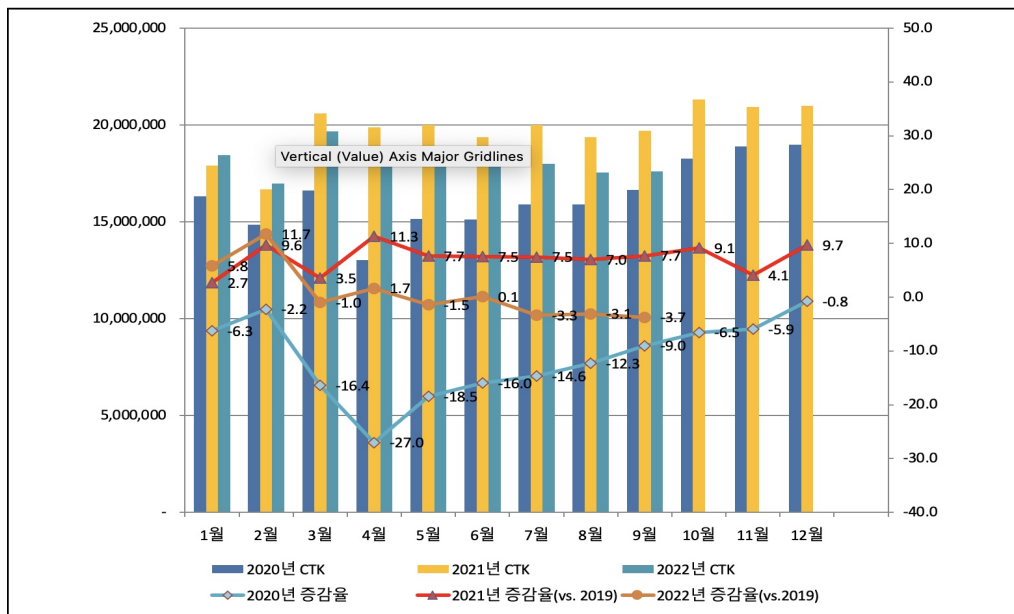
가. 개요

- 2022.9월 세계 총⁵⁾ 화물톤킬로미터(CTK)는 전년 동월 대비 10.6% 감소
 - 9월 총 공급화물톤킬로미터(ACTK)는 전년 대비 2.4% 증가
 - 9월 총 화물탑재율(CLF)은 48.1% 기록

〈표 II-14〉 글로벌 항공화물실적 비교

(단위: %)

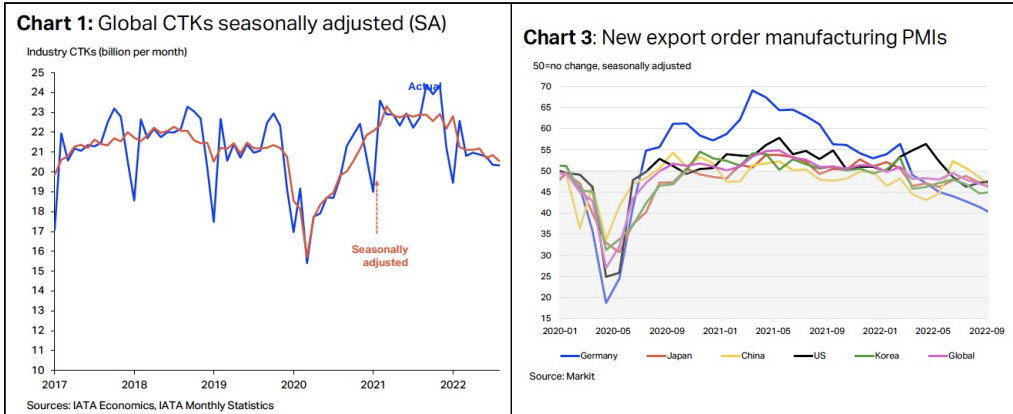
구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.9월 vs '22.9월)				2019년 동월 대비 ('19.9월 vs '22.9월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%)
국 제	87.0	-10.6	5.0	53.4	-9.3	-3.7	-8.1	53.4	2.4
전 체	100.0	-10.6	2.4	48.1	-7.0	-3.6	-7.4	48.1	1.9



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

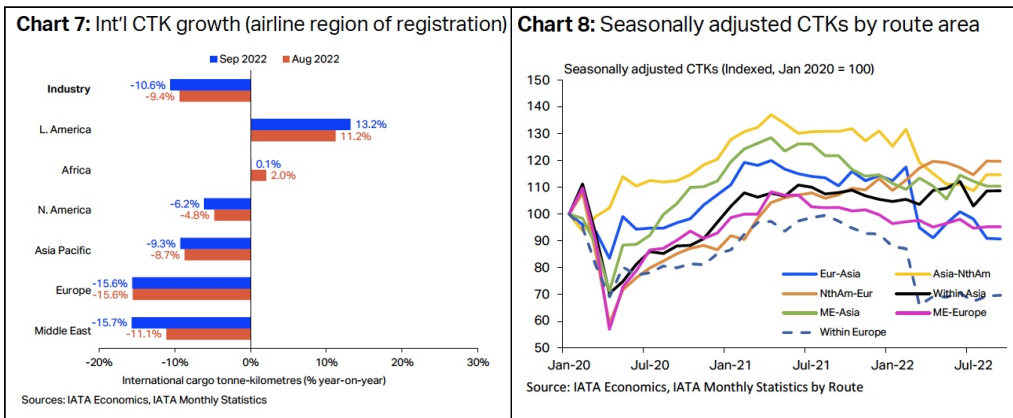
5) 국내선 + 국제선

- 9월 전 세계 CTK 회복세는 감소하며 전년 대비 10.6% 감소
 - 계절요인을 제거한 전월 대비 CTK는 1.5% 감소, 이는 전년 대비 10.2% 감소한 수치이나, 2019년과 비슷한 수준
 - 팬데믹으로부터 회복이 가속화되며 소비자들의 소비형태는 이커머스를 통한 상품 구매보다는 휴양을 위한 여행에 초점이 맞추어진 상황
 - 높은 인플레이션과 경제불황에 대한 우려가 증가해 식품 및 서비스 분야의 전반적인 흐름에 부정적인 영향을 미치는 중
 - 러시아-우크라이나 전쟁으로 인해 화물공급력은 여전히 제한적
- 항공화물운송을 이용한 글로벌 무역활동은 비슷한 수준
 - 2022.9월 글로벌 상품무역량은 전년 대비 5.2% 증가, 중국의 코로나19 관련 통제조치가 완화되고 공장들이 운영을 다시 시작하게 되면 무역시장 회복은 더욱 가속화 될 전망
 - 9월 신규수출주문 PMI는 50 이하를 기록, 한국, 일본, 미국의 해외수출수요는 감소
 - 한편 중국의 신규수출주문 PMI는 코로나19 관련 강력한 통제조치로 인해 항공화물시장이 크게 영향을 받아 3개월 연속 감소
 - 독일의 신규수출주문 PMI는 7개월 연속 감소하며 2020년 중반 이후 가장 큰 규모의 축소를 기록
 - 전 세계 신규수출주문 PMI는 3개월 연속 감소했으며, 최근 2년간 가장 낮은 수치를 기록
- 2020.11월 이후 처음으로 인플레이션은 안정세
 - 2022.9월 G7 국가들의 일반소비자물가지수(CPI)는 전년 동기 대비 7.7%로, 전월보다 0.2%p 증가하며 최근 10년 간 가장 높은 수치를 기록
 - 생산자투입비용은 전년 대비 13.7% 증가하며 전월에 이어 감소세를 유지
 - 생산비용에 가장 큰 영향을 미치는 브렌트유가는 9월 안정세를 보이며 배럴 당 88.2달러를 기록
 - 제트유와 브렌트유의 가격차는 배럴 당 42달러로 최대치였던 6월 64달러보다 소폭 감소
- 화물공급력은 수요 맞추어 전략적으로 조정
 - 2022.9월 전 세계 화물공급력(ACTK)은 전년 동월 대비 2.4% 증가
 - 항공산업이 전략적으로 공급력을 조정하면서 9월 CLF는 48.1%를 기록
 - 계절요인을 제거한 9월 ACTK 역시 전월과 비슷한 수준을 유지
 - 9월 아프리카 지역은 전월 42%보다 증가한 45.1%의 CLF를 기록
 - 유럽 및 아태 지역의 9월 CLF는 각각 2.9%p, 2.5%p 증가한 52.8%, 57.2%
 - 중동 지역의 PLF는 전월보다 1.3%p 증가한 47.8%
 - 반면, 북미 지역과 중남미 지역은 8월에 비해 CLF 증가폭이 낮은 편(0.9%p, 0.7%p)



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

- 2022.9월 전 세계 국제선 CTK는 전년 동월 대비 10.6% 감소
 - 중남미 지역은 유일하게 전월 대비 CTK 증가
- 9월 아태 지역의 전년 대비 국제선 CTK 증가율은 -9.3%
 - 전 세계 CTK의 가장 많은 비중을 차지하는 아태 지역의 국제선 CTK는 전월 -8.7%보다 악화
- 중남미 지역의 전년 대비 국제선 CTK 증가율은 13.2%
 - 해당 지역 내 항공사들의 공급력이 증가하였고, 항공화물시장이 해당 지역 내 경제 활동 반등에 크게 기여
- 유럽, 중동 지역의 국제선 화물시장은 가장 부진
 - 유럽 지역과 중동 지역의 전년 대비 9월 CTK 증감률은 각각 -15.6%, -15.7%
 - 러시아-우크라이나 전쟁과 인력난, 터키의 높은 인플레이션 등에 의한 영향을 받음
- 북미 지역의 9월 국제선 항공화물시장 CTK는 전년 대비 6.2% 감소
 - 전년 대비 국제선 CTK는 전월 -4.8%보다 악화
- 아프리카지역의 9월 국제선 CTK는 전년 대비 0.1% 증가
- 노선별 CTK 성장률은 격차를 보여
 - 9월 플러스 성장을 보인 노선은 유럽-북미, 북미-남미, 아시아내, 유럽-남미 간 노선이며, 반면 CTK 악화를 보인 노선은 유럽-아시아, 아프리카-아시아, 아시아-북미
 - 계절요인을 제거한 중동-유럽 노선 CTK는 전년 대비 7% 감소했으며, 중동-아시아 노선은 9.4% 감소



<표 II-15> IATA 지역 간 화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.9월	'22.9월	증감률	'21.9월	'22.9월	증감률	'21.9월	'22.9월	증감 (%p)
아프리카-유럽	373,610	397,145	6.3	687,709	798,758	16.1	54.3	49.7	-4.6
아프리카-극동	203,740	208,728	2.4	345,021	323,028	-6.4	59.1	64.6	5.6
아프리카-중동	173,912	175,423	0.9	444,762	466,259	4.8	39.1	37.6	-1.5
중미/카리브-남미	30,542	31,210	2.2	57,024	65,033	14.0	53.6	48.0	-5.6
유럽-중미/카리브	201,236	196,126	-2.5	396,861	471,781	18.9	50.7	41.6	-9.1
유럽-극동	3,930,454	3,270,741	-16.8	5,061,573	4,499,172	-11.1	77.7	72.7	-5.0
유럽-중동	931,717	833,714	-10.5	1,427,222	1,625,059	13.9	65.3	51.3	-14.0
유럽-북미	2,584,938	2,700,357	4.5	4,519,512	6,328,149	40.0	57.2	42.7	-14.5
유럽-남미	364,138	313,207	-14.0	495,092	555,207	12.1	73.5	56.4	-17.1
극동-북미	5,321,457	4,530,321	-14.9	7,617,279	6,942,454	-8.9	69.9	65.3	-4.6
극동-남서태평양	371,939	359,624	-3.3	559,215	702,183	25.6	66.5	51.2	-15.3
중동-극동	1,420,375	1,222,206	-14.0	2,574,092	2,447,117	-4.9	55.2	49.9	-5.2
중동-북미	651,069	474,037	-27.2	1,139,032	962,386	-15.5	57.2	49.3	-7.9
북미-중미/카리브	117,375	121,979	3.9	361,056	372,629	3.2	32.5	32.7	0.2
북미-남미	594,325	599,766	0.9	894,703	932,299	4.2	66.4	64.3	-2.1
북미/남미-남서태평양	99,930	109,452	9.5	99,504	188,641	89.6	99.9	58.0	-41.9
중미역내	4,803	2,975	-38.1	23,509	23,576	0.3	20.4	12.6	-7.8
유럽역내	436,973	182,057	-58.3	1,061,083	948,634	-10.6	41.2	19.2	-22.0
극동역내	1,483,864	1,314,734	-11.4	1,953,650	2,082,007	6.6	76.0	63.1	-12.8
남미역내	35,891	35,484	-1.1	47,666	79,023	65.8	75.3	44.9	-30.4
기타	466,577	495,461	6.2	946,485	1,237,789	30.8	49.3	40.0	-9.3
국제선 전체	19,704,067	17,613,789	-10.6	31,429,308	32,995,996	5.0	62.7	53.4	-9.3

<표 II-16> IATA 지역 간 누적화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.1~9월	'22.1~9월	증감률	'21.1~9월	'22.1~9월	증감률	'21.1~9월	'22.1~9월	증감(%p)
아프리카-유럽	3,516,226	3,596,999	2.3	6,250,464	7,091,132	13.4	56.3	50.7	-5.5
아프리카-극동	1,845,979	1,731,865	-6.2	3,084,167	2,662,913	-13.7	59.9	65.0	5.2
아프리카-중동	1,473,731	1,487,459	0.9	3,186,243	4,051,397	27.2	46.3	36.7	-9.5
중미/카리브-남미	230,293	273,283	18.7	413,768	587,969	42.1	55.7	46.5	-9.2
유럽-중미/카리브	1,873,891	1,926,526	2.8	3,278,853	4,764,668	45.3	57.2	40.4	-16.7
유럽-극동	35,786,029	30,721,934	-14.2	47,156,122	41,825,496	-11.3	75.9	73.5	-2.4
유럽-중동	8,136,349	7,556,364	-7.1	12,240,189	14,010,967	14.5	66.5	53.9	-12.5
유럽-북미	21,104,952	23,786,166	12.7	34,303,657	50,478,081	47.2	61.5	47.1	-14.4
유럽-남미	3,161,103	3,009,788	-4.8	4,063,440	5,049,919	24.3	77.8	59.6	-18.2
극동-북미	46,597,154	41,019,323	-12.0	66,380,599	60,152,380	-9.4	70.2	68.2	-2.0
극동-남서태평양	3,080,469	3,363,182	9.2	4,538,326	5,983,860	31.9	67.9	56.2	-11.7
중동-극동	12,516,458	11,084,910	-11.4	21,820,739	21,108,510	-3.3	57.4	52.5	-4.8
중동-북미	5,044,480	4,430,907	-12.2	8,474,519	9,009,208	6.3	59.5	49.2	-10.3
북미-중미/카리브	1,282,417	1,330,283	3.7	3,581,247	4,257,224	18.9	35.8	31.2	-4.6
북미-남미	5,074,796	5,517,325	8.7	8,091,445	8,915,179	10.2	62.7	61.9	-0.8
북미/남미-남서태평양	886,292	975,973	10.1	1,099,764	1,388,876	26.3	80.6	70.3	-10.3
중미역내	30,258	28,291	-6.5	144,492	198,234	37.2	20.9	14.3	-6.7
유럽역내	3,901,811	2,809,170	-28.0	7,191,224	8,411,064	17.0	54.3	33.4	-20.9
극동역내	12,701,785	12,326,286	-3.0	16,961,538	17,990,221	6.1	74.9	68.5	-6.4
남미역내	293,711	332,286	13.1	416,554	645,041	54.9	70.5	51.5	-19.0
기타	4,148,466	4,506,748	8.6	7,777,243	10,695,393	37.5	53.3	42.1	-11.2
국제선 전체	173,457,072	162,748,285	-6.2	270,494,017	286,608,462	6.0	64.1	56.8	-7.3



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

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.9월 vs '22.9월)				팬데믹 이전 동월 대비 ('19.9월 vs '22.9월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
아시아태평양	29.5	-9.3	7.6	62.2	-11.6	-7.0	-10.7	62.2	2.5
유 럽	22.4	-15.6	0.5	55.3	-10.6	-13.1	-18.5	55.3	3.5
북 미	18.0	-6.2	11.8	46.3	-8.9	12.3	7.2	46.3	2.1
남 미	1.8	13.2	19.6	46.1	-2.6	-4.6	-3.0	46.1	-0.7
중 동	13.4	-15.7	-2.7	48.2	-7.4	-1.8	-6.6	48.2	2.4
아프리카	1.9	0.1	-4.5	46.0	2.1	17.8	-12.3	46.0	11.8
국제선	87.0	-10.6	5.0	53.4	-9.3	-3.7	-8.1	53.4	2.4
아시아태평양	32.6	-10.7	2.8	57.2	-8.7	-10.9	-16.1	57.2	3.3
유 럽	22.8	-15.6	0.2	52.8	-9.9	-12.6	-17.3	52.8	2.8
북 미	27.2	-6.0	4.6	39.6	-4.4	14.3	9.3	39.6	1.7
남 미	2.2	10.8	18.4	38.1	-2.6	-7.1	-8.8	38.1	0.7
중 동	13.4	-15.8	-2.8	47.8	-7.4	-1.9	-6.7	47.8	2.3
아프리카	1.9	0.1	-4.1	45.1	1.9	16.2	-13.2	45.1	11.4
전체	100.0	-10.6	2.4	48.1	-7.0	-3.6	-7.4	48.1	1.9

〈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	증감률(%p)
1월	17,891,915	18,435,916	3.0	28,285,533	30,780,314	8.8	63.3	59.9	-3.4
2월	16,668,679	16,987,152	1.9	25,589,475	27,274,997	6.6	65.1	62.3	-2.9
3월	20,584,112	19,683,231	-4.4	30,557,914	31,360,880	2.6	67.4	62.8	-4.6
4월	19,870,298	18,149,940	-8.7	30,240,618	30,867,508	2.1	65.7	58.8	-6.9
5월	19,996,609	18,303,407	-8.5	30,739,545	32,258,314	4.9	65.1	56.7	-8.3
6월	19,361,669	18,028,352	-6.9	30,301,052	33,149,948	9.4	63.9	54.4	-9.5
7월	20,007,503	17,995,159	-10.1	31,746,129	34,131,709	7.5	63.0	52.7	-10.3
8월	19,372,220	17,551,339	-9.4	31,604,443	33,788,796	6.9	61.3	51.9	-9.4
9월	19,704,067	17,613,789	-10.6	31,429,308	32,995,996	5.0	62.7	53.4	-9.3
10월	21,308,604	-	-	33,199,158	-	-	64.2	-	-
11월	20,916,026	-	-	33,150,518	-	-	63.1	-	-
12월	20,988,393	-	-	33,701,754	-	-	62.3	-	-

자료: IATA RAS

주: IATA의 통계 수정으로 과월호와 실적이 상이할 수 있음

2.2 ACI 화물 처리실적(8월)

가. 개요)

- 2022.8월 전 세계 항공화물(Cargo)⁷⁾은 2019년 동월 대비 1.6% 감소
 - 전년 대비 성장률은 -5.0% 기록

〈표 II-19〉 전 세계 ACI 회원공항 화물처리실적 요약

(단위: 천톤, %)

구 분	'22. 8월			'22. 1~8월 누적		
	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제선 ⁸⁾	5,737	-6.4	0.7	47,195	-3.5	2.7
전 체	8,673	-5.0	-1.6	70,122	-4.2	0.6

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

('22.8월 기준, 단위: 천톤, %)

구 분	지 역	'22.8월 실적			'22.1~8월 누적		
		화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제	아프리카	149	5.8	-8.4	1,198	1.7	-13.4
	아·태	2,097	-12.4	-4.7	17,694	-6.1	1.9
	유럽	1,565	-1.6	5.1	12,753	-2.7	4.6
	남미·카리브	291	4.0	4.8	2,402	5.9	5.4
	중 동	556	-8.2	-11.6	4,505	-6.3	-14.1
	북 미	1,078	-3.7	15.1	8,643	-0.8	15.7
	소 계	5,737	-6.4	0.7	47,195	-3.5	2.7
전체*	아프리카	162	3.7	-8.7	1,322	3.6	-12
	아·태	2,878	-10.0	-10.6	23,764	-7.7	-5.2
	유럽	1,689	-1.9	3.0	13,744	-2.9	2.8
	남미·카리브	418	-0.3	-0.1	3,459	3.7	2.7
	중 동	563	-8.7	-12.3	4,579	-6.5	-14.5
	북 미	2,962	-1.8	8.8	23,254	-2.3	10.3
	합 계	8,673	-5.0	-1.6	70,122	-4.2	0.6

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 의미 하며, 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 8월 화물처리실적
 - 1위 미국 멤피스, 2위 홍콩 첵랍콕, 3위 미국 앵커리지 테드 스티븐스, 4위 중국 상하이-푸둥, 5위 미국 루이스빌-스탠디포드 필드
 - 우리나라 공항⁹⁾: 인천국제공항 6위(6위), 제주국제공항 165위(182위), 김포국제공항 174위(203위), 김해국제공항 321위(345위), 대구공항 588위(565위)

〈표 II-21〉 2022.8월 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	멤피스	미국	340,317	-7.3	2,670,869	-10.0
2	HKG	홍콩 첵랍콕	홍콩	338,000	-21.1	2,804,000	-11.1
3	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	309,525	1.3	2,327,771	-3.7
4	PVG	상하이-푸둥	중국	262,095	-115.0	2,008,409	-27.7
5	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	257,880	5.5	2,001,727	1.9
6	ICN	서울 인천	대한민국	229,191	-15.9	2,014,996	-7.7
7	TPE	타이완 타오유완	대만	206,330	-14.4	1,746,999	-4.7
8	MIA	마이애미	미국	203,623	0.2	1,642,805	1.5
9	LAX	로스앤젤레스	미국	203,226	-8.9	1,698,755	-4.0
10	DOH	도하	카타르	190,067	-8.7	1,570,788	-9.2
11	NRT	도쿄 나리타	일본	190,057	-12.0	1,647,556	-3.9
12	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	187,507	21.6	1,324,172	5.4
13	ORD	시카고-오헤어	미국	171,605	-9.3	1,439,199	-13.7
14	CVG	신시내티 노던 센터키	미국	157,274	28.7	1,107,633	14.2
15	SIN	창이	싱가포르	153,900	-8.1	1,253,700	0.4
16	CAN	광저우-바이윈	중국	152,098	-8.8	1,303,710	0.7
17	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	151,582	-14.9	1,319,420	-12.7
18	IST	이스탄불	터키	139,454	104.3	955,014	101.7
19	DXB	두바이	아랍에미리트	134,121	-29.4	1,174,141	-22.1
20	SZX	쎌젠 바오안	중국	126,210	1.1	1,003,314	-1.1
21	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	119,668	-9.1	914,681	1.2
22	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	118,327	-5.5	1,011,329	-12.0
23	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	117,425	-11.0	964,396	-13.0
24	LHR	런던-히드로	영국	106,904	-7.1	930,543	0.7
25	IND	인디애나폴리스	미국	103,422	-5.0	821,848	-2.7
26	BKK	방콕-수완나푸미	태국	93,169	4.7	807,028	11.3
27	LGG	리에주	벨기에	90,014	-23.1	772,068	-17.1
28	LUX	룩상부르-핀델	룩셈부르크	77,832	-8.9	660,613	-8.3
29	CGN	켈른 본	독일	76,115	3.0	632,795	0.9
30	DEL	델리-인디라 간디	인도	75,761	-2.9	612,934	-0.3
165	CJU	제주	대한민국	5,486	7.9	42,232	3.3

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
174	GMP	서울 김포	대한민국	5,251	14.5	39,031	2.7
321	PUS	부산 김해	대한민국	956	-4.4	7,885	-18.0
588	TAE	대구	대한민국	42	-36.2	475	-32.0

주: 1) 순위: 대상공항 1,197개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

<표 II-22> 2022.8월 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	336,000	-21.0	2,786,000	-11.0
2	ICN	서울 인천	대한민국	226,507	-15.6	1,989,251	-7.2
3	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	219,616	2.5	1,565,282	-6.2
4	TPE	타이완 타오위안	대만	204,984	-14.5	1,736,050	-4.7
5	DOH	도하	카타르	188,357	-8.7	1,555,956	-8.9
6	NRT	도쿄 나리타	일본	186,506	-12.1	1,619,365	-3.6
7	MIA	마이애미	미국	167,138	0.4	1,344,343	1.3
8	SIN	창이	싱가포르	152,700	-7.7	1,243,300	0.9
9	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	145,565	-15.3	1,269,463	-13.0
10	IST	이스탄불	터키	134,673	112.6	915,871	109.1
11	LAX	로스앤젤레스	미국	134,271	-2.7	1,084,650	-16.0
12	DXB	두바이	아랍에미리트	134,121	-29.4	1,174,141	-22.1
13	ORD	시카고-오헤어	미국	119,299	-17.7	1,069,858	-12.5
14	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	116,876	-10.7	958,746	-12.8
15	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	111,559	-5.6	954,322	-13.0
16	CAN	광저우-바이운	중국	104,027	-10.1	935,339	10.2
17	LHR	런던-히드로	영국	103,457	-7.2	901,696	1.2
18	BKK	방콕-수완나푸미	태국	92,234	3.8	798,966	10.9
19	LGG	리에주	벨기에	89,994	-23.1	771,358	-17.0
20	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	81,789	-8.4	618,588	5.4
21	LUX	룩상부르-핀델	룩셈부르크	77,821	-8.9	660,517	-8.3
22	CGN	켈른 본	독일	72,394	3.1	605,109	1.1
23	KIX	오사카-간사이	일본	62,464	-4.4	522,066	0.2
24	SZX	웬젠 바오안	중국	59,979	24.6	462,064	21.2
25	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	58,900	12.9	452,336	8.3
26	MEM	맴피스	미국	55,200	-6.6	436,611	-8.6
27	BOG	엘도라도	콜롬비아	50,288	13.7	428,376	15.6
28	BRU	브뤼셀 내셔널-말스브뢰	벨기에	49,278	-11.2	406,655	-6.6
29	DWC	알 막툼	아랍에미리트	48,897	197.0	268,967	110.3
30	MXP	밀라노-말펜사	이탈리아	47,766	-9.8	463,162	0.1

주: 1) 순위: 대상공항 1,181개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI



3. 글로벌 정책 동향

3.1 국제기구 동향(11월)

가. IATA

1) 팬데믹 이후의 우선순위는 '여객 편의성 제고'¹⁾

- 국제항공운송협회(IATA)는 2022년 글로벌 항공여객 여론조사(2022 Global Passenger Survey, GPS) 결과, 코로나19 이후 항공업계의 최우선 해결과제는 여행절차 간소화 및 여객 편의성의 제고라고 발표
 - 여행객들은 주로 주거지에 인접한 공항에서 출발하는 것을 선호하며, 한 곳에서 일괄적으로 항공예약을 비롯한 각종 서비스를 제공 받기를 원함
 - 대다수 응답자들은 더욱 편리한 여행절차를 위해 자신의 출입국 정보를 관계 당국에 제공할 용의가 있다고 밝힘
 - 또한 공항 이용 편의성 향상 및 수하물 처리의 용이성을 위해 기술 활용, 재검토 절차 활용에도 높은 선호도를 보임
- 코로나19 경험을 통해 각국 정부는 여행 전 관계당국들이 여행자 정보를 공유하는 것과 생체인식 기반의 프로세스를 통한 국경 보안 강화 및 절차 진행의 신속성 보장, 그리고 희소자원의 효율적인 활용 등에 대한 중요성을 인식함

나. ACI

1) 기술혁신 최상위 공항 발표²⁾

- 전 세계 공항들을 대상으로 기술 활용도가 높은 공항을 선정하는 기술혁신 어워드(Technology Innovation Awards) 수상 명단을 발표함(22.10월)
 - 공항 이용경험 향상, 지속가능한 목표달성, 공항운영 효율성 제고를 목표로 ACI 월드, IT 기업인 아마테우스가 공동 주관 및 시상
 - 인천공항은 실시간 승객 흐름, 터미널 혼잡도 분석, 악천후 시 항공편 지연 예측 등과 같은 정보를 이해관계자에게 제공하는 데이터 샌드박스 기술을 활용하여 공항운영 및 시설관리 관련 최고의 혁신 상을 수상함

1) IATA, "Convenience is Top Priority for Passengers Post Pandemic" (Accessed November, 2022)

2) ACI, "Best technology leadership at airports: Winners of Innovation Awards announced" (Accessed October, 2022)

- 바르셀로나 공항은 신분증이나 문서 없이 수하물 셀프 수속, 보안 통과, 비행기 탑승을 가능케 하는 생체인식 기술을 활용하여 공항 이용객 프로세스 관련 최고의 혁신 상을 수상함

2) 여객 설문조사 : 팬데믹 이후 여행 의향 최고 수준 기록³⁾

- 국제공항협의회(ACI)가 7일 발표한 연간 ASQ 글로벌 여행자 설문조사(ASQ Global Traveller Survey)에 따르면, 팬데믹 발생 이래 시민들의 여행하고자 하는 의향이 가장 높은 수준에 도달함
 - 팬데믹 발생 이전에 여행을 한 이들 중 76%가 2021~2022년 중 여행을 계획하였으며, 68%가 실제로 여행을 떠난 것으로 나타남
- 응답자 중 86%가 향후 1년 내 여행을 떠날 계획이 있다고 답했고 이는 팬데믹 발생 이래 가장 높은 수준으로, 여행제한 조치와 다양한 여행 장벽들이 철폐, 제거된 영향이 주효했던 것으로 분석
- 여행객들의 항공여행에 대한 인식에서는 특히 부정적인 심리상태가 나타났는데, 이들이 주로 우려하는 바는 여행비용 증가(77%)와 여행절차의 복잡성(75%)인 것으로 나타남
- ACI 사무총장인 루이스 펠리페 데 올리베이라(Luis Felipe de Oliveira)는 “이번 세 번째 조사를 계기로 여행객들의 요구사항을 경청하고 끊임없이 개선해 나가는 등 항공업계가 고객 중심의 접근방식을 채택하도록 해야 할 것이다.”라고 밝힘

3.2 항공선진국 동향(11월)

가. 아시아

- 1) 필리핀, One Health Pass 대체할 전자입국신고서 도입⁴⁾
 - 자국 입국 시 요구되는 원헬스패스*(One Health Pass)를 대체할 새로운 전자입국 신고서인 eArrival Card를 도입
 - * 내외국인 구분 없이 필리핀 입국 1일 전 등록하는 제도로, 기내에서 작성하던 건강상태 확인서(Health Declaration Checklist)를 대신하는 전자검역신고서
 - 새로운 전자입국신고서는 기입이 용이하고 질문 수도 적어 입국절차를 간소화하려는

3) ACI, “Latest traveller market intelligence reveals highest intention to travel since beginning of the pandemic” (Accessed November, 2022)

4) CAPA, “eARRIVAL CARD to replace One Health Pass in PH” (Accessed October, 2022)



당국의 의도가 반영되었으며, 공항 내 대기시간 감소를 위해 출발지 비행 72시간 전에 작성이 권고됨

2) 중국, 운항금지 해제 및 코로나19 방역규정 완화⁵⁾

- 중국이 제로 코로나 정책 기조에서 한발 물러서는 모습을 보이며 자국 입국 여행객들의 이동 편의를 높이기 위해 도입된 새로운 지침을 발표
 - 주요한 변화 중 한 가지는 정부 시설에서의 격리 일수가 단축되어, 정부시설에서 5일간 격리 후 자택에서 3일간 격리하게 된 점
 - 코로나19 검사 요건도 앞으로는 출발 전에 PCR 검사 1회로 감소
- 중국은 코로나19 감염을 통제하는 새로운 방식으로 정부관계자 및 당국들에 20가지 새로운 지침을 하달
 - 밀접접촉 간 연결고리를 추적하지 않고, 고위험지역에서 입국한 여행자는 정부 지정 시설 대신 자택에서 7일간 격리
 - 대부분 지역에서는 코로나19 대량 검사 요건을 폐지하고, 도심 지역에서는 감염원 불명인 경우에 한해 검사를 실시
 - 고령자 대상 부스터샷 접종, 교육기관 내 팬데믹 감염통제 조치의 개선, 적절한 보급품 제공, 그리고 격리자에 대한 필수 의료서비스 지원 등 백신 접종 확대 관련 내용 포함

나. EU

1) 바이오연료 업계, EU에 첨단 바이오연료 도입 의무화 촉구⁶⁾

- 바이오연료 업계는 EU 위원회에 현재 도입을 준비 중인 친환경 항공연료법안(EU's green jet fuel law)에 농업 및 임업 폐기물을 활용한 바이오연료 도입에 대한 의무화를 포함시켜 연료생산을 촉진해야한다고 촉구
 - 첨단 바이오연료의 활용이 의무화되면, 2030년 이후 바이오연료의 생산 비중을 높여 바이오연료 관련 대규모 사업을 확보하고 막힘없는 투자가 이루어질 것
- EU 위원회의 원래 ReFuelEU 제안에 따르면, SAF의 공급원료는 '재생에너지 지침 부속서 9(Annex IX of the Renewable Energy Directive)'에서 설명된 것으로 제한됨

5) Simple Flying, "China Scraps Flight Bans And Eases COVID Quarantine Rules" (Accessed November, 2022)

6) EURACTIV, "Industry urges reluctant EU to make advanced biofuels mandatory for flying" (Accessed November, 2022)

- 부속서 9의 파트 A에는 짚, 톱밥, 산림 잔류물과 같은 첨단 바이오연료 공급원료가 포함되며, 파트 B는 폐식용유와 특정 동물성 지방으로 구성

3.3 항공기업 동향(11월)

가. 미국

1) 아치항공, 2025년까지 에어택시 250대 생산⁷⁾

- 美 전기수직이착륙(eVTOL) 개발업체인 Archer Aviation에서 '25년까지 에어택시 250대 생산 계획을 발표
 - 2025년 이후 생산량 확대 전 해당 항공기에 대한 운항 인증을 받는 작업이 선결되어야 함
- 아치항공은 11월 16일 공개행사(Open Event)에서 자사의 eVTOL 항공기 미드나이트(Midnight) 공개
 - 미드나이트는 조종사 1인과 승객 4명이 탑승 가능하며, 중량은 454kg에 달하며 약 10분의 충전으로 약 32km거리를 운항가능할 예상

2) 유나이티드항공, 바이오연료 정제시설에 3,750만 달러 투자 계획⁸⁾

- 유나이티드항공이 미 항공사 최초로 바이오연료 정제시설에 투자할 전망
 - 항공사는 오레건주(Oregon)에 위치한 연료 정제시설을 운영 중인 휴스턴 소재의 회사인 '넥스트(NEXT)'에 3,750만 달러를 투자한다는 계획
- 유나이티드항공 벤처스의 대표인 마이클 레스키넨(Michael Leskinen)은 지속가능성이라는 목표를 달성하기 위해서는 업계 전체뿐만 아니라 개별 항공사의 투자 활동도 중요하다는 점을 강조

7) Simple Flying, "Archer Aviation Aims To Build 250 Air Taxis In 2025" (Accessed October, 2022)

8) Simple Flying, "United Airlines Could Invest Up To \$37.5 Million In An Oregon Biofuel Refinery" (Accessed November, 2022)



나. 유럽

1) 히드로공항, 일일 공항이용객 한도 해제⁹⁾

- 런던 히드로공항(London Heathrow Airport)이 2022년 10월 30일부터 공항 일일 이용객 한도 조치를 해제
- 세계 경제 위기 및 우크라이나 전쟁, 코로나19 영향 등으로 히드로공항은 성수기를 제외하고는 향후 수년간 여객수요가 팬데믹 발생 이전 수준으로 회복되기 어려울 전망
 - 2022년의 전체 공항이용객 수는 6,000~6,200만 명 선으로 예상되며 이는 2019년보다 25% 낮은 수준
- 공항은 성수기 중 늘어나는 수요에 대응하기 위한 공항 생태계를 재구축하는 것을 우선과제로 삼고 있음
 - 이를 위해 공항 전체에 보안담당 인력 2만5천 명을 채용, 훈련에 투입할 예정

2) 에든버러공항, 풍력자원 활용 가능성 모색¹⁰⁾

- 에든버러공항(Edinburgh Airport)과 카트릭 테크놀로지스(Katrick Technologies)와 공항 터미널 지붕과 활주로 주변을 포함한 관할 시설 전역에 저전력 풍력 에너지의 잠재적인 활용도를 평가하는 작업을 수행하는 업무제휴를 체결
 - 센서로 수집된 데이터는 카트릭의 최첨단 풍력 패널을 사용해 에너지를 포획 및 전환하기 위한 최적의 지점을 찾는 데 활용
- 카트릭 테크놀로지스의 공동 최고경영자(CEO)인 비자이 마드라니(Vijay Madlani)는 “에든버러공항과의 제휴 목표는 이전까지 활용되지 않았던 에너지를 우리가 갖고 있는 풍력 패널을 이용해 그 활용 가능성을 알아보려는 것이다.”라고 설명

9) Passenger Terminal Today, “Heathrow to remove passenger cap” (Accessed October, 2022)

10) Passenger Terminal Today, “Edinburgh Airport to investigate untapped wind energy potential” (Accessed November, 2022)