



II. 글로벌 항공운송시장

- 1. 글로벌 항공여객 동향 / 47
 - 1.1 IATA 글로벌 항공운송동향(2월) / 47
 - 1.2 ACI 운항 · 여객 처리실적(1월) / 56
 - 1.3 ICAO 세계 항공 공급력(1월) / 62

- 2. 글로벌 항공화물 동향 / 63
 - 2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(2월) / 63
 - 2.2 ACI 화물 처리실적(1월) / 70

- 3. 글로벌 정책 동향 / 73
 - 3.1 국제기구 동향(4월) / 73
 - 3.2 항공선진국 동향(4월) / 74
 - 3.3 항공기업 동향(4월) / 75





2. 글로벌 항공화물 동향

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(2월)

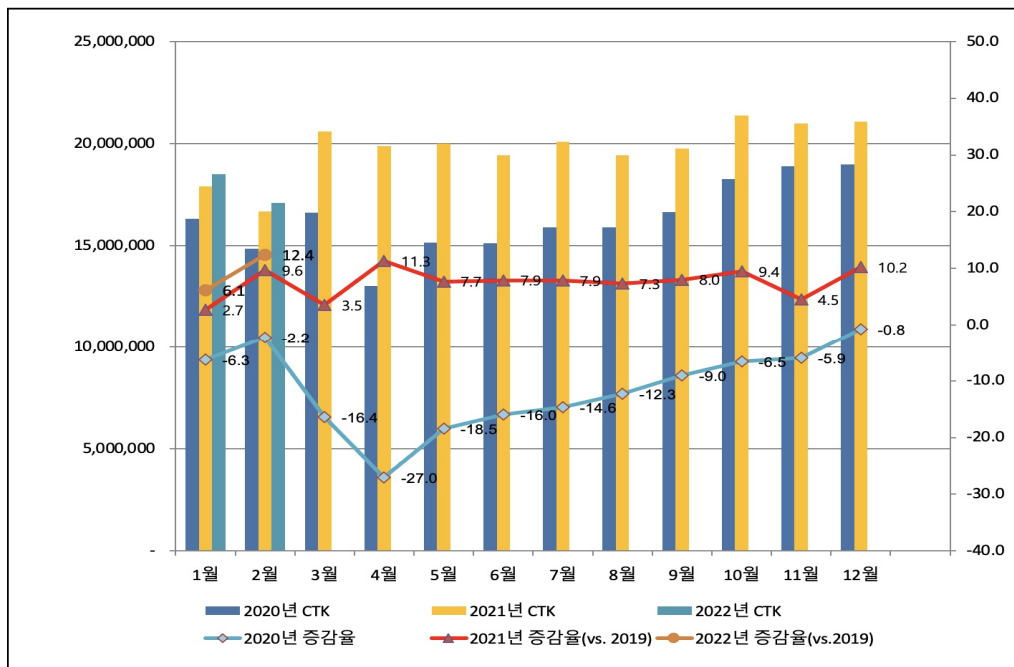
가. 개요

- 2022.2월 세계 총⁵⁾ 화물톤킬로미터(CTK)는 전년 동월 대비 2.9% 증가
 - 2월 총 공급화물톤킬로미터(ACTK)는 2019년 동월 대비 12.5% 증가
 - 2월 총 화물탑재율(CLF)은 53.2% 기록

〈표 II-14〉 글로벌 항공화물실적 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.2월 vs '22.2월)				누적 대비 ('21.1~2월 vs '22.1~2월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%)
국 제	87.2	2.5	8.9	61.3	-3.8	2.9	9.9	60.1	-4.1
전 체	100.0	2.9	12.5	53.2	-4.9	2.7	11.9	53.6	-4.8



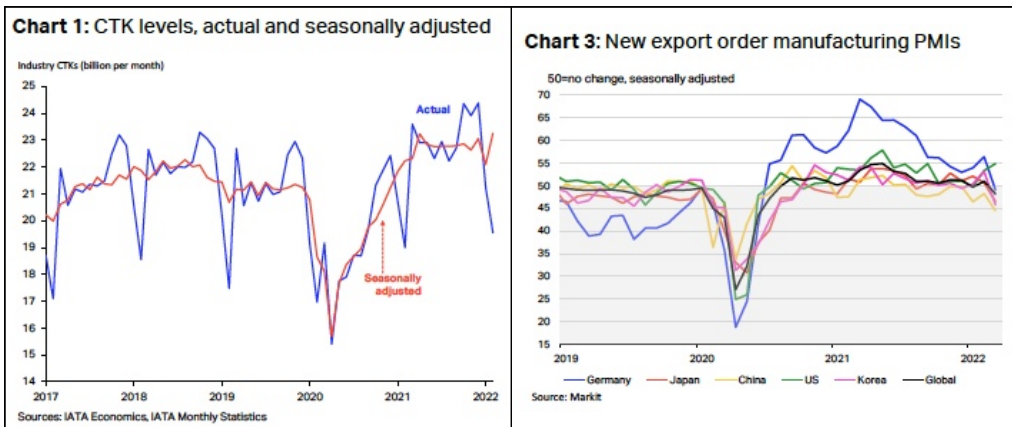
[그림 II-6] 2019년 대비 전 세계 국제선 CTK 실적 및 증감률 (2020 vs 2021 vs 2022)

5) 국내선 + 국제선

- 2022.2월 전 세계 CTK 성장률은 전년 동월 대비 2.9% 증가했고, '19년 동월 대비 11.9% 증가
 - 항공화물운송시장은 우크라이나-러시아 전쟁으로 인해 타격을 받았으나, 중국 춘절과 대부분의 지역들이 오미크론 바이러스의 영향에서 벗어나면서 피해가 다소 완화
 - 계절요인을 제외한 CTK는 전월 대비 5.2% 증가하며 최고 증가폭을 기록
 - 1월과 2월 평균 CTK 성장률은 2.7%로 2021.12월 동기간 8.7% 보다 눈에 띄게 감소
- 각기 다른 전망을 보이는 화물시장의 성장 동력
 - 미국과 유럽 지역의 항공시장은 1월 악기상과 인력 부족, 오미크론 변이전파로 인해 많은 수의 운항편이 취소되었으며, 생산활동마저 감소
 - 여전히 코로나19 바이러스의 주요 변이바이러스인 오미크론이 활동중이나, 인력 시장 및 경제 시장에 미치는 영향은 2월부터 크게 감소
 - 그러나 아시아 시장은 오미크론의 확산으로 홍콩 및 일본 시장이 큰 타격을 입었고, 중국은 신규 락다운 조치와 인력 부족으로 인해 해당 국가와 연관된 항공화물시장은 크게 영향을 받을 전망
 - 2월 중순부터 중국 제조업 생산활동이 증가하며 2월 항공화물시장에 긍정적인 영향을 미침
 - 우크라이나 전쟁으로 인해 유럽행 화물 공급력은 크게 감소했으며 해당 공급력의 대부분은 우크라이나 및 러시아를 기반으로 운영되는 항공사가 차지
 - 이로 인해 아시아-유럽 무역노선은 2월 크게 영향을 받았으며, 3월에도 계속해서 악화될 전망
 - 종합적으로, 경제 제재와 늘어난 상품거래량, 고유가, 전쟁과 관련된 불확실성은 화물운송시장에 큰 영향을 끼치지 못한 것으로 분석
- 3월 항공화물시장의 전망은 부정적
 - 인플레이션 및 이와 관련된 부문들이 최고치를 갱신했으며, 2월 G7 국가의 일반 소비자 물가 인플레이션은 전년 대비 6.3%로 1982년 이후 최고치를 기록
 - 3월 초 브렌트유 가격은 2008년 중순 이후 가장 높은 수준을 기록하였고, 인건비 또한 가파르게 상승하는 상황에서 반도체 등 주요 생산품의 비용 또한 최근 크게 증가, 2021.11월 전년 대비 생산자 물가 인플레이션(PPI)은 사상 최고인 13.7%를 기록
 - 높은 인플레이션으로 인해 구매력과 상품 수요가 감소하였으며, 이러한 높은 인플레이션 현상은 2022년 전 세계를 걸쳐 높은 수준을 유지할 전망
 - 신규수출주문량 또한 인플레이션의 영향으로 이미 증가세가 줄어들었으며, 러시아를 대상으로한 경제 제재로 인해 이러한 현상은 더욱 심화
 - 독일, 중국, 일본, 한국 등 국가의 신규수출주문량은 눈에 띄게 감소했으며, 2022년 1월과 3월 신규수출주문 PMI는 50이하를 기록, 특히 48.2를 기록한 3월은 2020.7월 이후 최저치

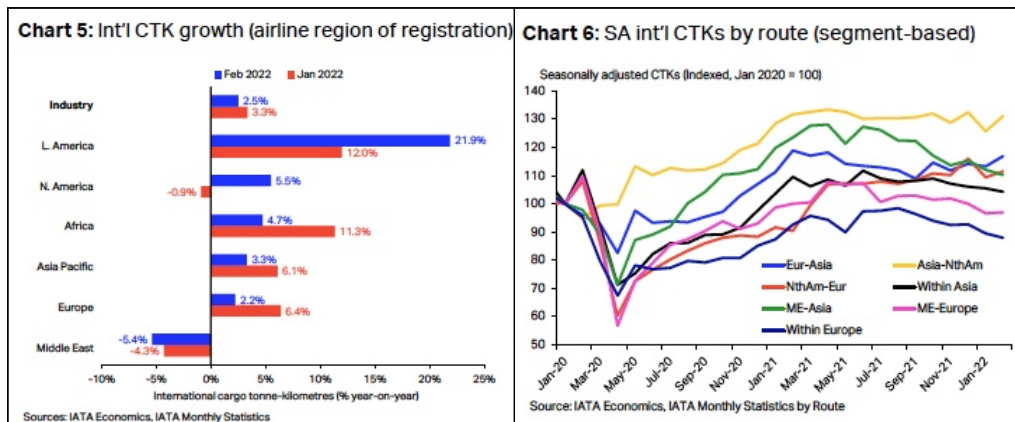


- 화물 공급력의 감소세는 완화
 - 2022.2월 전 세계 화물공급력(ACTK)은 전년 동월 대비 12.5%를 기록
 - 계절요인을 제거한 ACTK는 전월 대비 7.6% 증가
 - 국제선 운항이 다시 활기를 띠면서 2월 국제선 여객기의 ACTK는 전년 대비 21.4% 증가, 그러나 이는 우크라이나-러시아 전쟁 및 아시아 지역의 오미크론 확산의 영향으로 인해 소폭 감소된 수준
- 느리게 감소중인 화물 탑재율
 - 2022.2월 화물 탑재율은 2016.2월 이후 가장 큰 폭의 감소를 보이며 전년 대비 4.9%p 감소한 53.2%를 기록(전월 대비 4.7%p 감소)



자료: IATA, Markit

[그림 II-7] 연도별 항공 CTK 및 공급자 배송시간 PMI



자료: IATA

[그림 II-8] 국제선 CTK 성장률 및 계절요인을 제거한 노선별 국제선 CTK 추이

- 2022.2월 전 세계 국제선 CTK는 전년 동월 대비 2.5% 상승
 - 2019년 동월 대비 12.4% 상승했고, 특히 미주 지역이 높은 증가세를 기록
- 아프리카 지역의 2월 국제선 CTK는 전년 대비 4.7% 증가
 - 1월 11.3%의 높은 증가율에 비해 다소 약화
- 북미 지역의 2월 전년 대비 국제선 CTK는 5.5% 증가
 - 계절요인을 제거한 CTK 또한 전월 대비 7.5% 증가
 - 아시아-북미 무역시장이 가장 뛰어난 성과를 거두었으나, 2021.12월보다는 1% 낮으며 전반적으로 비슷한 수준을 유지 중
- 국제선 화물시장 악화가 계속되는 중동 지역
 - 2월 중동 지역의 국제선 CTK는 전년 대비 5.4% 감소하였으며 계절요인을 제거한 CTK 또한 6개월 연속 감소
 - 그러나 최근 화물전용 항공편 데이터에서는 러시아 공역을 피해 중동 지역으로 우회하는 통행량의 증가로 상황은 개선될 전망
- 유럽 지역의 2월 국제선 CTK는 2.2%의 성장을 기록
 - 그러나 계절요인을 제거한 CTK는 전월 대비 0.1% 감소
 - 우크라이나 전쟁의 가장 큰 영향을 받은 아시아-유럽 무역노선의 계절요인을 제거한 CTK는 전월 대비 2% 감소
 - 계절요인을 제거한 유럽 국가 간 국제선 CTK 또한 전월 대비 4.3% 감소를 보이며 3월에도 이러한 감소세는 계속될 전망
 - 3월 말 유럽 지역 화물전용 항공사들의 운항편수는 전년 대비 17% 감소
 - 3월 21일부터 러시아를 오가는 국제선 화물항공편 또한 전년 대비 83.6% 줄어들었으며, 국내선 화물항공편은 3월 말 전년 대비 27.1% 감소
 - 종합적으로 가장 최근 한 주간 유럽을 오가는 화물 전용기의 운항편수는 2021년보다 1.9% 낮은 수준
- 아태 지역의 2022.2월 국제선 CTK 성장률은 전년 대비 3.3% 증가
 - 전월 6.1%보다 감소하였으며, 계절요인을 제거한 CTK는 전월 대비 10.1% 증가
 - 1월과 2월 평균 CTK는 4.3%로, 전년도 12월보다 크게 낮은 수준
- 중남미 지역 항공 화물시장의 2월 국제선 CTK는 전년 대비 21.9% 증가
 - 주요 항공사들의 파산 절차가 마무리 되면서 국제선 화물공급력은 가파르게 상승



<표 II-15> IATA 지역 간 화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.2월	'22.2월	증감률	'21.2월	'22.2월	증감률	'21.2월	'22.2월	증감 (%)
아프리카-유럽	394,555	383,442	-2.8	681,996	727,224	6.6	57.9	52.7	-5.1
아프리카-극동	171,466	123,033	-28.2	275,189	175,419	-36.3	62.3	70.1	7.8
아프리카-중동	154,328	160,563	4.0	308,020	411,148	33.5	50.1	39.1	-11.1
중미/카리브-남미	23,119	29,636	28.2	39,417	52,220	32.5	58.7	56.8	-1.9
유럽-중미/카리브	192,027	228,960	19.2	288,978	540,583	87.1	66.5	42.4	-24.1
유럽-극동	3,502,810	3,448,206	-1.6	4,768,531	4,717,567	-1.1	73.5	73.1	-0.4
유럽-중동	844,165	817,880	-3.1	1,242,215	1,431,775	15.3	68.0	57.1	-10.8
유럽-북미	1,994,428	2,465,460	23.6	3,126,467	3,974,382	27.1	63.8	62.0	-1.8
유럽-남미	336,664	336,375	-0.1	463,721	523,924	13.0	72.6	64.2	-8.4
극동-북미	4,082,245	4,071,492	-0.3	5,895,722	5,917,598	0.4	69.2	68.8	-0.4
극동-남서태평양	287,762	367,421	27.7	421,676	626,436	48.6	68.2	58.7	-9.6
중동-극동	1,247,692	1,114,496	-10.7	2,170,965	2,028,340	-6.6	57.5	54.9	-2.5
중동-북미	478,451	461,002	-3.6	713,056	893,325	25.3	67.1	51.6	-15.5
북미-중미/카리브	130,169	138,578	6.5	337,176	429,052	27.2	38.6	32.3	-6.3
북미-남미	518,122	594,800	14.8	861,459	989,629	14.9	60.1	60.1	0.0
북미/남미-남서태평양	97,276	100,436	3.2	138,752	116,723	-15.9	70.1	86.0	15.9
중미역내	2,588	2,692	4.0	9,250	11,760	27.1	28.0	22.9	-5.1
유럽역내	386,321	368,010	-4.7	498,318	735,633	47.6	77.5	50.0	-27.5
극동역내	1,252,788	1,194,852	-4.6	1,685,114	1,688,283	0.2	74.3	70.8	-3.6
남미역내	29,451	37,589	27.6	48,265	64,295	33.2	61.0	58.5	-2.6
기타	430,373	519,990	20.8	720,044	1,055,656	46.6	59.8	49.3	-10.5
국제선 전체	16,668,679	17,085,099	2.5	25,589,475	27,855,728	8.9	65.1	61.3	-3.8

<표 II-16> IATA 지역 간 누적화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.1~2월	'22.1~2월	증감률	'21.1~2월	'22.1~2월	증감률	'21.1~2월	'22.1~2월	증감(%p)
아프리카-유럽	751,669	780,237	3.8	1,364,365	1,533,033	12.4	55.1	50.9	-4.2
아프리카-극동	366,899	317,530	-13.5	621,180	490,403	-21.1	59.1	64.7	5.7
아프리카-중동	318,272	302,235	-5.0	646,924	749,868	15.9	49.2	40.3	-8.9
중미/카리브-남미	46,126	59,892	29.8	88,797	121,714	37.1	51.9	49.2	-2.7
유럽-중미/카리브	367,407	444,020	20.9	679,193	1,167,353	71.9	54.1	38.0	-16.1
유럽-극동	7,223,014	7,235,685	0.2	9,971,594	10,178,542	2.1	72.4	71.1	-1.3
유럽-중동	1,704,016	1,663,773	-2.4	2,602,750	2,939,917	13.0	65.5	56.6	-8.9
유럽-북미	3,970,007	4,826,988	21.6	6,297,533	8,480,917	34.7	63.0	56.9	-6.1
유럽-남미	636,968	661,658	3.9	861,698	1,063,112	23.4	73.9	62.2	-11.7
극동-북미	8,844,687	8,731,963	-1.3	12,921,449	12,782,130	-1.1	68.4	68.3	-0.1
극동-남서태평양	658,166	772,000	17.3	932,570	1,222,507	31.1	70.6	63.1	-7.4
중동-극동	2,598,461	2,381,239	-8.4	4,666,472	4,477,956	-4.0	55.7	53.2	-2.5
중동-북미	930,800	934,713	0.4	1,448,903	1,874,732	29.4	64.2	49.9	-14.4
북미-중미/카리브	253,774	263,486	3.8	761,457	953,635	25.2	33.3	27.6	-5.7
북미-남미	1,045,958	1,209,636	15.6	1,790,377	2,105,447	17.6	58.4	57.5	-1.0
북미/남미-남서태평양	184,195	207,270	12.5	270,406	250,115	-7.5	68.1	82.9	14.8
중미역내	4,929	6,491	31.7	22,037	35,572	61.4	22.4	18.2	-4.1
유럽역내	762,448	752,462	-1.3	1,075,437	1,585,152	47.4	70.9	47.5	-23.4
극동역내	2,673,077	2,646,410	-1.0	3,556,073	3,685,996	3.7	75.2	71.8	-3.4
남미역내	59,604	73,833	23.9	107,485	127,524	18.6	55.5	57.9	2.4
기타	869,962	973,099	11.9	1,482,278	2,095,911	41.4	58.7	46.4	-12.3
국제선 전체	34,560,594	35,575,401	2.9	53,875,008	59,203,916	9.9	64.1	60.1	-4.1



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

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.2월 vs '22.2월)				팬데믹 이전 동월 대비 ('19.2월 vs '22.2월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
아시아태평양	29.5	3.3	11.8	69.1	-5.7	13.8	-11.8	69.1	15.6
유 럽	22.5	2.2	10.0	65.7	-5.0	6.3	-11.2	65.7	10.8
북 미	18.1	5.5	4.9	54.3	0.3	26.9	10.6	54.3	7.0
남 미	1.8	21.9	13.9	58.9	3.9	-0.7	-32.6	58.9	18.9
중 동	13.4	-5.4	7.3	53.4	-7.1	3.2	-8.8	53.4	6.2
아프리카	1.9	4.7	8.6	50.8	-1.9	36.4	-1.2	50.8	14.0
국제선	87.2	2.5	8.9	61.3	-3.8	12.4	-7.3	61.3	10.7
아시아태평양	32.4	3.0	15.5	59.2	-7.1	10.6	-14.6	59.2	13.5
유 럽	22.9	2.2	10.0	6.6	-4.8	6.2	-11.1	63.6	10.4
북 미	27.2	6.1	13.4	42.9	-3.0	24.2	14.3	42.9	3.4
남 미	2.2	21.2	18.9	47.6	0.9	-0.9	-32.0	47.6	14.9
중 동	13.4	-5.3	7.2	52.9	-7.0	3.2	-8.6	52.9	6.1
아프리카	1.9	4.6	8.2	50.2	-1.7	34.5	-4.3	50.2	14.5
전체	100.0	2.9	12.5	53.2	-4.9	11.9	-5.6	53.2	8.3

〈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	18,490,302	3.3	28,285,533	31,348,188	10.8	63.3	59.0	-4.3
2월	16,668,679	17,085,099	2.5	25,589,475	27,855,728	8.9	65.1	61.3	-3.8
3월	20,584,112	-	-	30,557,914	-	-	67.4	-	-
4월	19,868,769	-	-	30,118,446	-	-	66.0	-	-
5월	20,001,239	-	-	30,623,996	-	-	65.3	-	-
6월	19,428,070	-	-	30,203,692	-	-	64.3	-	-
7월	20,080,467	-	-	31,816,913	-	-	63.1	-	-
8월	19,430,645	-	-	31,733,813	-	-	61.2	-	-
9월	19,759,468	-	-	31,580,809	-	-	62.6	-	-
10월	21,370,575	-	-	33,438,306	-	-	63.9	-	-
11월	20,996,631	-	-	33,322,961	-	-	63.0	-	-
12월	21,084,105	-	-	33,951,285	-	-	62.1	-	-

자료: IATA RAS

주: IATA의 통계 수정으로 과월호와 실적이 상이할 수 있음

2.2 ACI 화물 처리실적(1월)

가. 개요)

- 2022.1월 전 세계 항공화물(Cargo)⁷⁾은 2019년 동월 대비 1.7% 증가

〈표 II-19〉 전 세계 ACI 회원공항 화물처리실적 요약

(단위: 천톤, %)

구 분	'22.1월		
	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제선 ⁸⁾	5,869	3.7	4.9
전 체	8,772	0.2	1.7

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

('22.1월 기준, 단위: 천톤, %)

구 분	지 역	'22.1월 실적		
		화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제	아프리카	142	4.4	-8.8
	아·태	2,375	3.7	8.4
	유 럽	1,548	4.5	5.7
	남미·카리브	285	6.0	1.0
	중 동	505	-3.3	-15.9
	북 미	1,013	5.5	1.9
	소 계	5,869	3.7	4.9
전체*	아프리카	157	7.9	-6.6
	아·태	3,269	0.9	0.8
	유 럽	1,678	3.3	3.5
	남미·카리브	399	4.1	-0.5
	중 동	509	-3.6	-16.2
	북 미	2,761	-2.7	6.9
	합 계	8,772	0.2	1.7

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 1월 화물처리실적

- 1위 홍콩 첵랍콕, 2위 중국 상하이 푸둥, 3위 미국 멤피스, 4위 한국 인천국제공항, 5위 미국 앵커리지 테드 스티븐스
- 우리나라 공항⁹⁾: 제주국제공항 143위(173위), 김포국제공항 148위(182위), 김해국제공항 289위(329위), 대구공항 562위(581위)

〈표 II-21〉 2022.1월 ACI 소속 주요 공항 화물처리 순위¹⁰⁾

(단위: 톤, %)

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비
1	HKG	홍콩 첵랍콕	홍콩	391,000	-4.6
2	PVG	상하이-푸둥	중국	318,690	-10.4
3	MEM	멤피스	미국	295,780	-24.8
4	ICN	서울 인천	대한민국	269,154	3.1
5	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	264,095	-7.1
6	TPE	타이완 타오유완	대만	240,489	7.0
7	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	234,419	3.1
8	LAX	로스앤젤레스	미국	214,667	6.0
9	NRT	도쿄 나리타	일본	213,774	8.5
10	MIA	마이애미	미국	212,800	12.9
11	DOH	도하	카타르	192,253	-6.1
12	ORD	시카고-오헤어	미국	186,454	3.6
13	CAN	광저우-바이윈	중국	186,440	8.9
14	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	171,750	-0.9
15	SIN	창이	싱가포르	170,700	15.3
16	DXB	두바이	아랍에미리트	169,322	-3.6
17	CVG	신시내티 노던 켄터키	미국	136,333	7.5
18	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	128,061	6.4
19	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	127,078	-12.4
20	SZG	쾨겐 바오안	중국	125,855	-10.2
21	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	123,380	-8.4
22	PEK	베이징 캐피탈	중국	119,988	6.1
23	LHR	런던-히드로	영국	114,902	16.6
24	LGG	리에주	벨기에	104,649	-1.5
25	BKK	방콕-수완나푸미	태국	98,541	21.4
26	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	98,097	-4.6
27	IND	인디애나폴리스	미국	94,807	2.8
28	LUX	룩셈부르크-핀델	룩셈부르크	86,927	1.6
29	HGH	항저우 지오산	중국	83,668	0.3
30	DEL	델리-인디라 간디	인도	75,508	1.5
143	CJU	제주	대한민국	7,078	46.5

9) 괄호 안은 지난 달 1,237개 공항 중 순위

10) 화물(Cargo) 기준 실적

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비
148	GMP	서울 김포	대한민국	6,398	32.4
289	PUS	부산 김해	대한민국	1,311	19.7
562	TAE	대구	대한민국	67	-16.4

주: 1) 순위: 대상공항 1,215개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

<표 II-22> 2022.1월 ACI 소속 주요 공항 국제선 화물처리 순위

(단위: 톤, %)

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비
1	HKG	홍콩 첵랍콕	홍콩	388,000	-4.6
2	ICN	서울 인천	대한민국	265,161	3.6
3	TPE	타이완 타오유완	대만	238,856	7.2
4	NRT	도쿄 나리타	일본	209,148	8.8
5	DOH	도하	카타르	190,113	-5.5
6	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	171,437	-12.1
7	SIN	창이	싱가포르	169,500	16.1
8	DXB	두바이	아랍에미리트	169,322	-3.6
9	MIA	마이애미	미국	168,347	11.5
10	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	165,161	-0.6
11	ORD	시카고-오헤어	미국	142,231	12.4
12	LAX	로스앤젤레스	미국	134,029	9.4
13	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	124,322	-12.4
14	AMS	암스테르담 스키펀	네덜란드	122,547	-8.0
15	CAN	광저우-바이윈	중국	121,782	15.3
16	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	120,996	6.6
17	LHR	런던-히드로	영국	111,026	18.4
18	LGG	리에주	벨기에	104,579	-1.4
19	BKK	방콕-수완나푸미	태국	97,337	20.6
20	LUX	룩셈부르-핀델	룩셈부르크	86,913	1.6
21	CGN	켈른 본	독일	69,709	0.3
22	KIX	오사카-간사이	일본	65,466	10.5
23	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	61,377	-2.7
24	PEK	베이징 캐피탈	중국	59,529	16.3
25	MPX	밀라노-말펜사	이탈리아	56,994	18.7
26	BOG	엘도라도	콜롬비아	53,546	16.2
27	IST	이스탄불	터키	51,878	16.1
28	KUL	쿠알라룸푸르	말레이시아	49,789	18.5
29	ISL	아타튀르크	터키	49,099	-27.0
30	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	48,407	0.6

주: 1) 순위: 대상공항 1,183개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI



3. 글로벌 정책 동향

3.1 국제기구 동향(4월)

가. ACI

1) ACI & InterVISTAS, “공항이용료 체계 개선 필요”¹¹⁾

- 국제공항협의회(ACI World)는 <경쟁, 규제 및 공항이용료에 관한 연구 보고서(The State of Play: Competition, Regulation, and Airport Charges Research Report)>를 발간
 - 해당 보고서에는 공항운영 체계의 변화추이, 현 정책 및 규제에 대한 평가, 공항이용료 전략 및 규정이 항공여객에 미치는 영향, 코로나19로 인한 공항이용료 정책의 변화 및 향후 공항 운영성 관리에 대한 방향 등 다양한 내용이 수록됨
- 항공컨설팅 기관 인터비스타(InterVISTA Consulting Inc.)의 데이터에 따르면, 항공서비스 이용료(aeronautical services)가 전체 공항 매출의 54%를 차지하지만, 항공여객이 지불하는 공항이용료는 항공권 운임과 부대비용의 5.1% 수준이며, 항공사가 지불하는 항공기 착륙료(landing charges)는 항공권 운임의 1%에 불과
- 대다수 공항의 공항이용료 정책은 정부기관의 다양한 규제를 받고 있으며 정부의 관여도에 따라 공항이용료책정 방식은 두 가지 유형으로 나뉨
 - 첫째는 공항이용료 정책에 대한 정부의 관여도가 높은 것이고 둘째는 정부의 관여를 최소화하고 공항이용료가 시장논리에 의해 책정되는 것으로 공항과 항공사 간 자율적인 협의를 통해 이용료를 책정하는 방식임
- ACI 사무총장(Director General) 루이스 펠리페 드 올리베이라(Luis Felipe de Oliveira)는 “공항 운영 산업의 중심은 항공여객이며, 항공여객에 대한 편익제공 목적에 초점을 맞추지 못하고 있는 상황에서 보다 현실적인 이용료정책이 필요하다.”고 언급

11) ACI, "New research by ACI World and InterVISTAS indicates critical need for modernization of airport charges policy frameworks" (Accessed March, 2022)

2) ACI, '21년 전 세계 Top 10 공항 발표¹²⁾

- 국제공항협의회(ACI)는 '21년 전 세계 Top 10 공항 순위를 발표함
 - 코로나19 이전 상위권에 이름을 올렸던 공항들이 올해 순위권에 재진입한 것으로 보아 항공수요가 회복되었음을 짐작
- '21년 전체 여객 처리 실적은 약 45억명에 육박한 것으로 추정되며, 이는 전년 대비 25% 증가하였지만 '19년 대비 50% 감소
 - '21년 상위 10개 공항의 여객 처리실적은 전 세계의 약 10%(4억 6,300만명)를 기록하였는데, 이는 '20년 대비 51.8% 증가하였으나, '19년 대비 29.1% 감소한 수치임
- 코로나19 영향이 적었던 항공화물 처리실적은 약 1억 2,400만 톤으로 전년대비 15% 가까이 증가
 - '21년 상위 10개 공항의 항공화물 처리실적은 전체의 25%를 차지하였으며, 전년 대비 12.4%, '19년 대비 15% 각각 증가
- 국제공항협의회는 '21년 전 세계 운항편수를 '20년 대비 12% 증가한 약 6,900만편 이상으로 추정
 - 상위 10개 공항의 운항편수는 약 530만편으로 전 세계의 8% 비중을 차지하였고, 이는 전년 대비 33.9% 증가, '19년 대비 16.1% 감소한 수치임

3.2 항공선진국 동향(4월)

가. 미국

1) 미국, 지속가능 항공연료(SAF) 세제혜택 도입 추진¹³⁾

- 바이든 미국 대통령(이하 '바이든')은 항공 탄소배출량 감축의 핵심기술인 지속가능 항공연료(SAF, Sustainable Aviation Fuel)와 관련한 세제혜택 도입을 재추진하기로 결정
 - 2030년까지 항공 탄소배출량 20% 감소를 목표로 하고 있으며, 이를 위한 세제혜택 도입은 친환경 연료의 경쟁력을 확보하는데 매우 중요함
- 항공산업의 탄소배출량 감축은 2050년 미국의 탄소중립 달성을 위한 바이든 정부의 목표이며, 현재 미국과 유럽은 폐식용유 등에서 소량 추출되고 일반 항공연료 보다 2~5배 비싼 지속가능 항공연료의 생산량을 늘리기 위해 노력하고 있음

12) ACI, "The top 10 busiest airports in the world revealed" (Accessed April, 2022)

13) Reuters, "Biden renews push for sustainable aviation fuel tax credit" (Accessed April, 2022)



- 지난 9월 백악관은 3개 기관과 협력하여, 연간 350억 갤런에 달하는 항공연료를 2030년까지 최소 30억 갤런의 지속가능 항공연료로 대체하고, 2050년에는 이를 전면 상용화하기 위한 프로젝트를 시작
- 미국항공운송협회(A4A, Airlines for America)는 지속가능 항공연료 상용화를 위한 바이든의 행정부의 노력에 대해, “재정적인 지원 및 세제혜택 도입을 통해 지속가능 항공연료 공급업체가 생산량을 늘리게 되면 항공사는 합리적인 가격으로 공급받을 수 있다.”고 높게 평가

나. 뉴질랜드

1) 뉴질랜드-싱가포르, 지속가능한 항로 개척¹⁴⁾

- 뉴질랜드와 싱가포르는 저탄소 경제(low-carbon economies)로 나아가기 위한 지속가능 항공협정(Sustainable Aviation Arrangement)을 체결
 - 이번 협정에 에어 뉴질랜드(Air New Zealand)와 오클랜드 공항(Auckland Airport), 크라이스트처치 공항(Christchurch Airport), 그리고 뉴질랜드 항공사 대표연합(BARNZ, Board of Airline Representatives New Zealand)이 참여
- 이번 협정으로 지속가능 항공연료로 운항되는 항공편에 대한 여행객의 관심을 높이기 위해 싱가포르-뉴질랜드를 연결하는 ‘green lane’ 도입의 타당성을 연구할 예정
- 지속가능 항공연료를 사용한 항공기가 뉴질랜드-싱가포르 운항에 성공한다면, 콰타스항공(Qantas), 영국항공(British Airlines), 캐세이 퍼시픽(Cathay Pacific), 싱가포르 항공(Singapore Airlines) 및 일본항공(Japan Airlines) 등 대형 항공사들의 동참이 가속화될 것

3.3 항공기업 동향(4월)

가. 글로벌

1) 2035년 친환경 연료 항공기 상용화 예정¹⁵⁾

- 항공업계 전문가들은 탄소배출이 없는 친환경 연료(전기 또는 수소동력) 항공기가 6년 이내에 개발되어 2035년 상용화 될 것이라고 전망

14) Simple Flying, "New Zealand & Singapore Want To Open A Sustainable Flight Corridor" (Accessed April, 2022)

15) EURACTIV, "First clean jets will be ready for commercial flight by 2035, industry says" (Accessed March, 2022)

- 항공사들은 2028년까지 수소동력 제트엔진의 개발, 2035년까지 이를 적용한 항공기의 배치 및 2050년 까지 전 세계 항공기의 75%에 친환경 기술의 적용을 목표로 함
- 기존의 항공기 제작사들은 기술개발에 뒤쳐지지 않기 위한 다양한 노력을 기울이고 있는데, 이러한 기술에는 하이브리드 전기동력, 수소추진시스템 및 초고효율 항공기 기체 설계 기술 등이 있음
- 에어버스(Airbus)는 현재 수소동력 제트엔진을 탑재한 항공기의 시험비행을 준비 중에 있으며, 2025년까지 시험비행이 가능할 것으로 전망
 - 에어버스의 엔지니어들은 항속거리가 4,000km에 이르는 친환경 항공기의 개발을 진행 중이며, 대체연료를 탑재할 충분한 공간을 확보하는 동시에 기체의 중량을 감소시키는 항공기 디자인을 개발 중에 있음
- 탄소배출 제로 항공기 시장의 경제적 가치는 5조유로(약 6,642조 4,500억원)에 달할 것
 - EU는 R&D 재정지원 사업인 Horizon Europe을 통해 Clean Aviation 사업에 17억 유로(약 2조 2,582억원) 지원을 약속했으며, 유럽 항공업계에서도 24억유로(약 3조 1,882억원)를 추가 지원할 예정
- 미래의 RefuelEU 계획이 실행되면, EU에서 연료를 공급하는 모든 항공기는 일정 비율 이상의 친환경 제트연료 사용이 의무화 되고, 비율은 점차 확대되어 오는 2050년에는 전체의 63%까지 증가하게 될 것

나. 아시아

1) 캐세이퍼시픽, 세계 최장 직항노선 준비 중¹⁶⁾

- 캐세이퍼시픽(Cathay Pacific)은 세계 최장 직항노선 운항을 준비 중
 - 해당 노선은 뉴욕FK-홍콩 노선으로 총 운항거리는 16,618km에 이르며, 대서양, 영국, 유럽남부 및 중앙아시아를 횡단하게 됨
- 캐세이퍼시픽 관계자는 해당노선에 A350-1000 기종을 투입될 것이라고 밝히며 “대서양 횡단 노선의 운항여부는 계절에 따른 제트기류 여부에 따라 달라지나 예상 비행시간은 16~17시간 사이로, 태평양 횡단보다 더 유리할 것이다. 연료소모량은 현재 운항 중인 태평양 횡단노선과 비슷한 수준으로 알려졌다.”고 덧붙였다

16) Business Traveller, "Cathay Pacific plans world's longest nonstop flight" (Accessed March, 2022)



2) 중국공항, 회복세가 뒤쳐진 이유¹⁷⁾

- 중국의 공항들은 전 세계적인 회복흐름과는 상반된 양상을 보이며 중국의 여객 상위 10개 공항 중 7개 공항의 여객처리실적이 '20년 보다 감소한 것으로 나타남
- '20년 여객처리실적 1위를 차지한 광저우공항(Guangzhou Airport)의 '21년 여객은 전년 대비 8% 감소하여 '20년 상위 10위를 차지한 공항 중 가장 큰 감소폭을 기록
 - 중국 내에서는 충칭(Chongqing), 상하이 홍차오(Shanghai Hongqiao), 푸둥(Pudong)공항만 회복세를 보였으며, 특히 국제선 공항을 운영 중인 푸둥공항의 회복세가 돋보임
- 작년 1분기까지만 해도 순탄한 흐름을 보이던 중국 항공시장의 회복세에 균열이 생기기 시작한 것은 작년 중반 이후부터이며, '21년 마지막 분기에 주요 항공사들이 대규모 손실을 기록함
 - 델타 및 오미크론 바이러스로 발생으로 인한 빈번한 락다운이 주요 원인으로 분석됨

나. 유럽

1) 스키폴 공항, 디지털 화물처리 시스템 도입 승인¹⁸⁾

- 네덜란드 암스테르담 스키폴 공항(Amsterdam Airport Schiphol)은 화물처리 자동화 디지털 시스템 'Automated Nomination'을 도입
 - 'Automated Nomination'은 항공화물 처리에 있어 디지털 자동화를 지원하는 체계로 스키폴 공항의 표준시스템으로 구현
 - 이 시스템을 바탕으로 '22년 4월 1일부터 서류형식의 물품신고서(declaration) 제출이 생략됨
- 스키폴 공항 스마트 화물관리 프로그램(SCMP, Smart Cargo Mainport Programme) 및 화물부문 총괄 다비드 반 더 미어(David van der Meer)는 “스키폴 공항을 통해 처리되는 모든 화물에 이 시스템을 적용하는 것을 목표로 하고 있다. 'Automated Nomination'을 통해 항공화물 운송장(AWB, Air Waybill)과 물류처리 기업 간의 연계성도 강화할 것”이라고 밝힘
- 시스템 활용비율은 '21년 10월 기준 1,200건에서 '22년 4월 1일 기준 3,000건으로 크게 증가하였으며, 'Automated Nomination'에 등록된 물류기업도 60개에서 140개 기업으로 증가
 - 시스템의 활용을 통해 화물처리 업무의 효율성 제고와 동시에 기존의 서류작업 등을 최소화함으로써 지속가능성도 추구하고 관련 데이터의 효율적인 연계를 통해 화물운송 일정관리 등에도 활용될 예정

17) Simple Flying, "Why China's Airports Declined In 2021 While Others Were Recovering" (Accessed April, 2022)

18) International Airport Review, "Amsterdam Airport approves digital declarations to streamline cargo chain" (Accessed April, 2022)