



II. 글로벌 항공운송시장

1. 글로벌 항공여객 동향 / 47

- 1.1 IATA 글로벌 항공운송동향(8월) / 47
- 1.2 ACI 운항·여객 처리실적(7월) / 55
- 1.3 ICAO 항공사 그룹 순위 및 항공 공급력(7월) / 61

2. 글로벌 항공화물 동향 / 63

- 2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(8월) / 63
- 2.2 ACI 화물 처리실적(7월) / 70

3. 글로벌 정책 동향 / 73

- 3.1 국제기구 동향(10월) / 73
- 3.2 항공선진국 동향(10월) / 73
- 3.3 항공기업 동향(10월) / 75





2. 글로벌 항공화물 동향

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(8월)

가. 개요

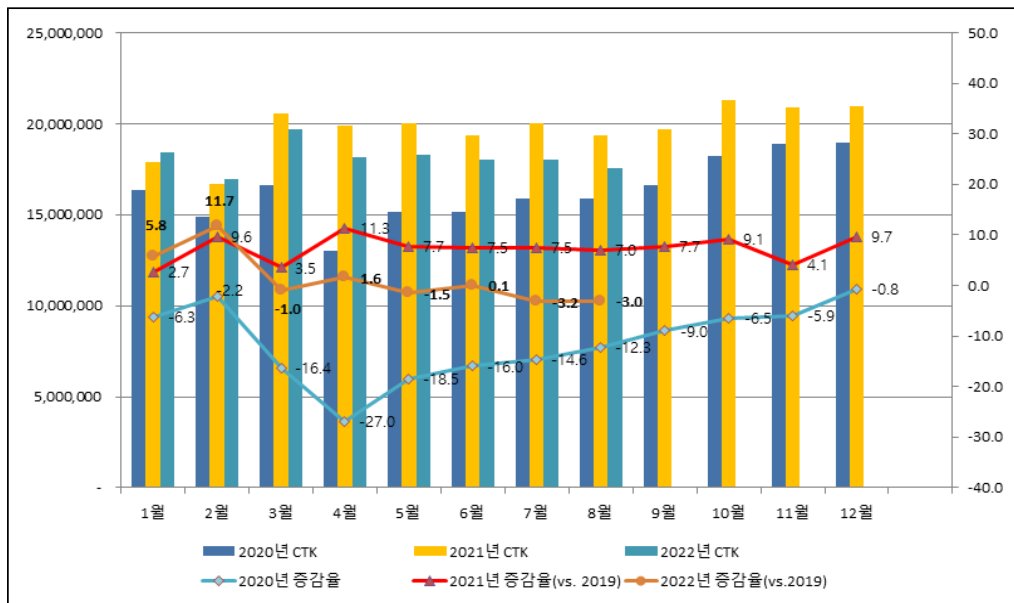
- 2022.8월 세계 총⁵⁾ 화물톤킬로미터(CTK)는 전년 동월 대비 8.3% 감소
 - 8월 총 공급화물톤킬로미터(ACTK)는 전년 대비 6.3% 증가
 - 8월 총 화물탑재율(CLF)은 46.7% 기록

〈표 II-14〉 글로벌 항공화물실적 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.8월 vs '22.8월)				2019년 동월 대비 ('19.8월 vs '22.8월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%)
국 제	87.0	-9.3	6.1	52.4	-8.9	-3.0	-9.6	52.4	3.6
전 체	100.0	-8.3	6.3	46.7	-7.5	-2.9	-8.0	46.7	2.5

자료: IATA



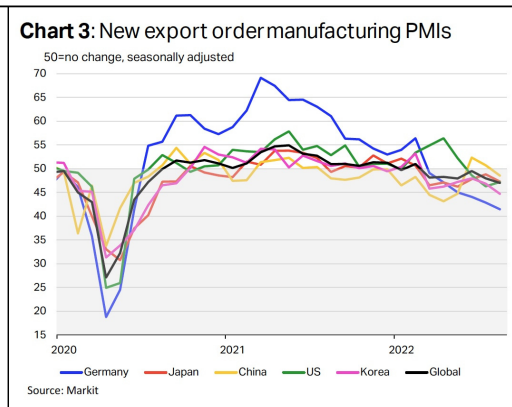
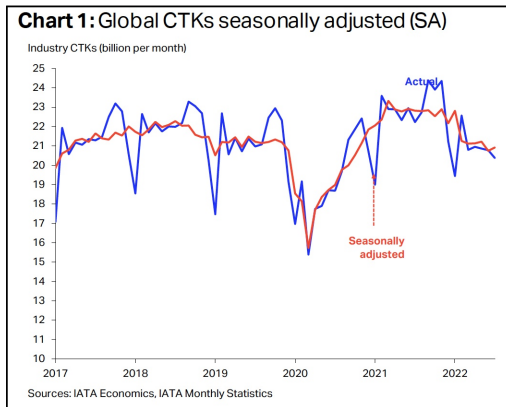
[그림 II-7] 2019년 대비 전 세계 국제선 CTK 실적 및 증감률 (2020 vs 2021 vs 2022)

5) 국내선 + 국제선

- 8월 전 세계 CTK는 회복세 지속
 - 2022.8월 CTK는 전년 대비 8.3% 감소, 전월(-9.7%)보다 개선
 - 계절요인을 제거한 전월 대비 CTK는 1% 증가
 - 최근 경제의 불안정성 및 지정학적 갈등으로 인해 항공화물시장은 큰 압박을 받는 중
 - 중국의 봉쇄조치 완화로 시장 환경이 개선되었으나, 항공화물수요가 반등하기 위해서는 인프라 및 인력 부족, 러시아-우크라이나 전쟁 등 여전히 해결해야 할 문제들이 많은 상황
- 공급망 개선으로 해운무역활동은 반등
 - 중남미와 아시아, 북대서양 지역에서의 무역이 활발하게 이루어지며 전 세계 상품무역량은 반등, 중국의 추가적인 바이러스 전파 방지조치 완화로 공장들이 다시 운영을 시작하게 된다면 무역량 회복세는 당분간 이어질 전망
 - 그러나 이러한 무역활동 증가에 대한 영향은 해운무역시장을 중심으로 활기를 띠며, 항공화물시장은 이에 비해 실적이 낮은 상황
 - 신규수출주문 PMI가 소폭 증가한 미국을 제외한 전 세계 주요 생산국의 8월 신규수출주문량은 감소세를 유지, 중국은 7월과 비슷한 수준을 기록
 - 신규수출주문 PMI와 CTK 상관관계를 통해 곧 항공화물수요는 반등할 전망
- 2020.11월 이후 처음으로 인플레이션은 안정세로 돌아서
 - 2022.8월 G7 국가들의 일반소비자물가지수(CPI)는 전년 동기 대비 7.5%, 전월보다 0.1%p 감소했으나 여전히 역대 최고 수준
 - 2022.7월 생산자투입비용은 전년 대비 15.7% 증가하며 2021.12월 이후 처음으로 감소세로 전환
 - 생산비용에 가장 큰 영향을 미치는 브렌트유가는 8월 또다시 감소하며 배럴 당 101달러를 기록
 - 제트유와 브렌트유의 가격차는 배럴 당 55달러로 최대치였던 6월 64달러보다 소폭 줄어들었으나 여전히 높은 수준
- 화물공급력은 수요 맞추어 전략적으로 조정
 - 2022.8월 전 세계 화물공급력(ACTK)은 전년 동월 대비 6.3% 증가, 그러나 전월 대비 0.5% 감소
 - 계절요인을 제거한 8월 ACTK는 1.9% 감소를 기록한 아프리카를 제외한 세계 전 지역에서 증가
 - 아태 지역 항공사들의 8월 ACTK 전년 대비 12.4% 증가했으며, 이는 전월 수치인 2.4% 보다 크게 증가
 - 북미 지역의 전년 대비 ACTK 증가율은 5.4%로 비슷한 수준을 기록
 - 반면 유럽 및 중동 지역의 화물공급력 증가율은 소폭 감소하여 각각 0.8%, 0.5%를 기록

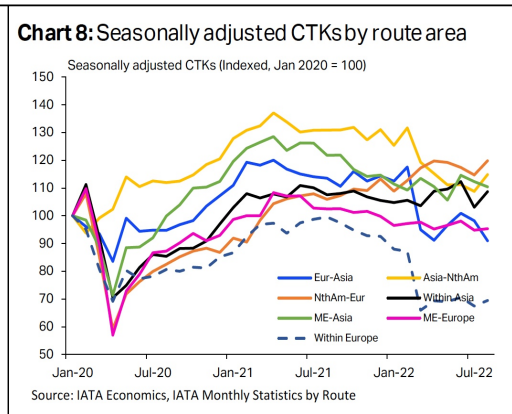
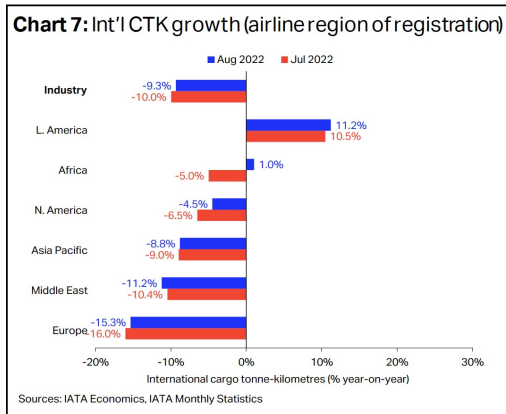


- 계절요인을 제거한 2022.8월 화물탑재율은 전년 대비 0.2%p 증가한 49.1%로 전월 48.9%보다 증가하였으며, 2021.1월 이후 처음으로 증가세를 기록
- 가장 높은 CLF를 기록한 곳은 아태 지역(54.7%), 다음으로는 50.2%를 기록한 유럽 지역
- 아프리카와 중동 지역의 8월 CLF는 41.8%, 46.6%를 기록
- 중남미 지역과 북미 지역의 화물탑재율은 타 지역보다 낮은 각각 37.4%, 39.3%



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

- 2022.8월 전 세계 국제선 CTK는 전년 동월 대비 9.3% 감소
 - CTK는 중남미 지역을 제외한 모든 지역에서 감소를 기록, 아프리카 지역은 전년 대비 국제선 CTK가 1% 증가
- 8월 아태 지역의 전년 대비 국제선 CTK는 8.8% 감소
 - 전 세계 CTK의 가장 많은 점유율을 차지하는 아태 지역의 국제선 CTK는 7월 -9% 이후 안정세를 유지
 - 계절요인을 제거한 아태 지역 국가 간 CTK는 전년 대비 1% 증가, 전월 -6.3%보다 개선
 - 국제선 여행제한조치가 완화됨에 따라 아시아-북미 화물시장의 전년 대비 CTK 감소율도 전월 -16.8%에서 -12.3%로 감소
- 중남미 지역의 전년 대비 국제선 CTK는 11.2% 증가
 - 해당 지역 내 항공사들의 공급력이 증가하였고, 항공화물시장이 해당 지역 내 경제 활동 반등에 크게 기여
- 유럽, 중동 지역의 국제선 화물시장은 부진
 - 러시아-우크라이나 전쟁과 인력난, 튀르키예의 높은 인플레이션 등으로 인해 해당 지역의 화물항공시장은 부진
 - 유럽 지역의 8월 물동량은 지역들 중 가장 낮은 증가율을 기록, 그러나 유럽-북미 화물 운송량은 전년 대비 13.1% 증가하였으며, 이는 주로 북미 시장의 회복과 미국의 우크라이나 지원물자 운송에 의한 것
 - 유럽 국가 간 화물시장은 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 영향이 여전히 미치는 상황
 - 8월 유럽-아시아 화물시장은 전년 대비 -19.7%의 국제화물운송량 감소율을 기록, 중동 지역 항공사들의 유럽을 오가는 화물항공편 통행량은 전월 대비 0.8%p 증가를 기록하며 비슷한 수준을 유지
- 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
- 아프리카지역의 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		
	'21.8월	'22.8월	증감률	'21.8월	'22.8월	증감률	'21.8월	'22.8월	증감 (%p)
아프리카-유럽	359,909	392,303	9.0	744,638	858,582	15.3	48.3	45.7	-2.6
아프리카-극동	204,388	217,726	6.5	350,671	334,810	-4.5	58.3	65.0	6.7
아프리카-중동	167,346	172,412	3.0	420,344	519,640	23.6	39.8	33.2	-6.6
중미/카리브-남미	30,048	32,917	9.5	56,300	69,161	22.8	53.4	47.6	-5.8
유럽-중미/카리브	206,339	203,779	-1.2	481,104	540,393	12.3	42.9	37.7	-5.2
유럽-극동	3,890,431	3,190,958	-18.0	5,085,222	4,456,810	-12.4	76.5	71.6	-4.9
유럽-중동	904,828	830,617	-8.2	1,473,514	1,666,251	13.1	61.4	49.8	-11.6
유럽-북미	2,452,801	2,615,405	6.6	4,372,151	6,524,846	49.2	56.1	40.1	-16.0
유럽-남미	355,456	319,964	-10.0	484,693	568,602	17.3	73.3	56.3	-17.0
극동-북미	5,320,772	4,646,781	-12.7	7,545,126	6,917,943	-8.3	70.5	67.2	-3.3
극동-남서태평양	375,513	352,209	-6.2	563,096	657,432	16.8	66.7	53.6	-13.1
중동-극동	1,377,443	1,241,403	-9.9	2,485,437	2,434,107	-2.1	55.4	51.0	-4.4
중동-북미	611,453	496,440	-18.8	1,218,573	1,059,008	-13.1	50.2	46.9	-3.3
북미-중미/카리브	142,704	141,018	-1.2	440,927	462,521	4.9	32.4	30.5	-1.9
북미-남미	577,123	592,894	2.7	917,010	972,601	6.1	62.9	61.0	-1.9
북미/남미-남서태평양	107,068	104,927	-2.0	111,974	174,176	55.6	95.6	60.2	-35.4
중미역내	4,287	3,122	-27.2	22,584	22,804	1.0	19.0	13.7	-5.3
유럽역내	466,542	302,658	-35.1	1,177,455	1,120,027	-4.9	39.6	27.0	-12.6
극동역내	1,410,896	1,271,428	-9.9	1,841,126	2,047,648	11.2	76.6	62.1	-14.5
남미역내	37,924	34,492	-9.0	46,206	79,938	73.0	82.1	43.1	-39.0
기타	448,561	487,202	8.6	989,517	1,317,434	33.1	45.3	37.0	-8.3
국제선 전체	19,372,220	17,564,060	-9.3	31,604,443	33,529,851	6.1	61.3	52.4	-8.9

<표 II-16> IATA 지역 간 누적화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'21.1~8월	'22.1~8월	증감률	'21.1~8월	'22.1~8월	증감률	'21.1~8월	'22.1~8월	증감(%p)
아프리카-유럽	3,142,616	3,209,614	2.1	5,562,756	6,332,009	13.8	56.5	50.7	-5.8
아프리카-극동	1,642,239	1,520,182	-7.4	2,739,147	2,335,637	-14.7	60.0	65.1	5.1
아프리카-중동	1,299,820	1,311,468	0.9	2,741,481	3,589,954	30.9	47.4	36.5	-10.9
중미/카리브-남미	199,752	242,072	21.2	356,742	522,936	46.6	56.0	46.3	-9.7
유럽-중미/카리브	1,672,654	1,730,397	3.5	2,881,991	4,292,887	49.0	58.0	40.3	-17.7
유럽-극동	31,855,576	27,451,195	-13.8	42,094,549	37,326,324	-11.3	75.7	73.5	-2.2
유럽-중동	7,204,633	6,720,956	-6.7	10,812,967	12,390,607	14.6	66.6	54.2	-12.4
유럽-북미	18,520,015	21,085,808	13.9	29,784,146	44,230,589	48.5	62.2	47.7	-14.5
유럽-남미	2,796,965	2,696,582	-3.6	3,568,348	4,494,711	26.0	78.4	60.0	-18.4
극동-북미	41,275,696	36,493,723	-11.6	58,763,321	53,218,775	-9.4	70.2	68.6	-1.6
극동-남서태평양	2,708,530	3,007,394	11.0	3,979,113	5,281,639	32.7	68.1	56.9	-11.2
중동-극동	11,096,084	9,862,607	-11.1	19,246,648	18,661,333	-3.0	57.7	52.9	-4.8
중동-북미	4,393,411	3,955,215	-10.0	7,335,487	8,046,823	9.7	59.9	49.2	-10.7
북미-중미/카리브	1,165,042	1,208,292	3.7	3,220,191	3,885,077	20.6	36.2	31.1	-5.1
북미-남미	4,480,472	4,917,559	9.8	7,196,742	7,982,881	10.9	62.3	61.6	-0.7
북미/남미-남서태평양	786,361	865,128	10.0	1,000,259	1,200,160	20.0	78.6	72.1	-6.5
중미역내	25,457	25,315	-0.6	120,984	174,658	44.4	21.0	14.5	-6.5
유럽역내	3,465,519	2,625,513	-24.2	6,130,141	7,529,243	22.8	56.5	34.9	-21.6
극동역내	11,217,920	11,008,965	-1.9	15,007,888	15,908,370	6.0	74.7	69.2	-5.5
남미역내	257,819	296,802	15.1	368,889	566,019	53.4	69.9	52.4	-17.5
기타	3,681,889	4,008,782	8.9	6,830,757	9,464,914	38.6	53.9	42.4	-11.5
국제선 전체	153,753,005	145,145,549	-5.6	239,064,709	253,139,066	5.9	64.3	57.3	-7.0



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

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	전년 동월 대비 ('21.8월 vs '22.8월)				팬데믹 이전 동월 대비 ('19.8월 vs '22.8월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
아시아태평양	29.5	-8.8	9.1	61.6	-12.1	-5.5	-11.7	61.6	4.0
유 럽	22.4	-15.3	0.4	53.1	-9.9	-13.1	-19.3	53.1	3.8
북 미	18.0	-4.5	11.9	46.7	-8.0	12.2	3.4	46.7	3.6
남 미	1.8	11.2	26.3	43.4	-5.9	-3.4	-2.1	43.4	-0.6
중 동	13.4	-11.2	0.0	47.0	-6.0	0.3	-6.5	47.0	3.2
아프리카	1.9	1.0	-1.7	42.6	1.2	9.6	-18.4	42.6	10.9
국제선	87.0	-9.3	6.1	52.4	-8.9	-3.0	-9.6	52.4	3.6
아시아태평양	32.6	-8.3	13.9	54.7	-13.2	-8.6	-14.3	54.7	3.4
유 럽	22.8	-15.1	0.4	50.2	-9.2	-12.7	-17.3	50.2	2.7
북 미	27.2	-3.4	5.7	39.3	-3.7	12.4	5.5	39.3	2.4
남 미	2.2	9.0	24.3	37.4	-5.2	-6.5	-7.0	37.4	0.2
중 동	13.4	-11.3	-00.1	46.6	-5.9	0.2	-6.5	46.6	3.1
아프리카	1.9	1.0	-1.4	41.8	1.0	8.4	-19.0	41.8	10.6
전체	100.0	-8.3	6.3	46.7	-7.5	-2.9	-8.0	46.7	2.5

〈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	18,435,336	3.0	28,285,533	30,780,314	8.8	63.3	59.9	-3.4
2월	16,668,679	16,986,558	1.9	25,589,475	27,274,997	6.6	65.1	62.3	-2.8
3월	20,584,112	19,682,811	-4.4	30,557,914	31,360,880	2.6	67.4	62.8	-4.6
4월	19,870,298	18,141,746	-8.7	30,240,618	30,867,508	2.1	65.7	58.8	-6.9
5월	19,996,609	18,296,627	-8.5	30,739,545	32,258,314	4.9	65.1	56.7	-8.4
6월	19,361,669	18,023,069	-6.9	30,301,052	33,150,950	9.4	63.9	54.4	-9.5
7월	20,007,503	18,015,342	-10.0	31,746,129	33,916,252	6.8	63.0	53.1	-9.9
8월	19,372,220	17,564,060	-9.3	31,604,443	33,529,851	6.1	61.3	52.4	-8.9
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(7월)

가. 개요6)

- 2022.7월 전 세계 항공화물(Cargo)7)은 2019년 동월 대비 2.6% 감소
 - 항공화물시장의 전년 대비 성장률은 -6.8% 기록

〈표 II-19〉 전 세계 ACI 회원공항 화물처리실적 요약

(단위: 천톤, %)

구 분	'22. 7월			'22. 1~7월 누적		
	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제선 ⁸⁾	5,840	-7.5	-1.4	41,452	-3.1	3.0
전 체	8,772	-6.8	-2.6	61,519	-4.1	0.8

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

('22.7월 기준, 단위: 천톤, %)

구 분	지 역	'22.7월 실적			'22.1~7월 누적		
		화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	21년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제	아프리카	139	-1.4	-24.0	1,049	1.1	-14.1
	아·태	2,186	-10.9	-2.8	15,582	-5.2	2.7
	유 럽	1,613	-4.0	2.2	11,191	-2.7	4.5
	남미·카리브	304	3.3	8.1	2,111	6.2	5.5
	중 동	552	-9.9	-18.6	3,949	-6.1	-14.4
	북 미	1,045	-7.6	10.0	7,571	-0.4	15.7
	소 계	5,840	-7.5	-1.4	41,452	-3.1	3.0
전체*	아프리카	153	-0.7	-24.8	1,159	3.5	-12.4
	아·태	3,007	-9.0	-8.0	20,867	-7.4	-4.5
	유 럽	1,737	-4.4	-0.1	12,059	-2.9	2.7
	남미·카리브	430	-0.7	2.2	3,042	4.3	3.1
	중 동	560	-10.4	-19.2	4,016	-6.2	-14.8
	북 미	2,885	-6.1	7.4	20,376	-2.4	10.4
	합 계	8,772	-6.8	-2.6	61,519	-4.1	0.8

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 등 기소포(express parcel)를 포함하며, 여객수하물과 트럭화물은 제외. 중량은 메트릭톤 단위를 사용



나. 주요 공항 화물처리실적

- ACI 소속 주요 공항의 7월 화물처리실적
 - 1위 홍콩 첵랍콕, 2위 미국 멤피스, 3위 미국 앵커리지 테드 스티븐스, 4위 중국 상하이-푸둥, 5위 미국 루이스빌-스탠디포드 필드
 - 우리나라 공항): 인천국제공항 6위(6위), 제주국제공항 182위(192위), 김포국제공항 190위(203위), 김해국제공항 332위(345위), 대구공항 592위(565위)

〈표 II-21〉 2022.7월 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	348,000	-17.0	2,466,000	-9.5
2	MEM	멤피스	미국	325,624	-12.9	2,330,552	-10.4
3	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	293,676	-8.5	2,018,246	-4.4
4	PVG	상하이-푸둥	중국	274,236	-23.0	1,746,314	-29.6
5	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	246,287	-4.3	1,743,847	1.4
6	ICN	서울 인천	대한민국	233,218	-18.2	1,785,805	-6.5
7	TPE	타이완 타오유완	대만	212,598	-13.4	1,540,668	-3.3
8	LAX	로스앤젤레스	미국	204,999	-9.4	1,495,529	-3.3
9	NRT	도쿄 나리타	일본	204,921	-9.5	1,457,499	-2.7
10	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	197,826	27.3	1,136,665	3.2
11	DOH	도하	카타르	197,576	-8.3	1,380,722	-9.3
12	MIA	마이애미	미국	189,528	-6.6	1,439,182	1.7
13	ORD	시카고-오헤어	미국	165,706	-20.0	1,267,595	-14.2
14	SIN	창이	싱가포르	164,700	-0.5	1,099,800	1.8
15	CVG	신시내티 노던 켄터키	미국	157,597	30.0	950,359	12.1
16	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	157,418	-18.1	1,167,838	-12.5
17	CAN	광저우-바이윈	중국	157,149	-3.4	1,151,612	2.1
18	IST	이스탄불	터키	134,308	101.5	815,560	101.2
19	DXB	두바이	아랍에미리트	129,945	-33.0	1,040,020	-21.0
20	SZX	웬젠 바오안	중국	127,254	6.5	877,104	-14.0
21	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	125,849	-5.9	893,002	-0.5
22	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	120,715	-8.3	846,971	-13.3
23	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	117,828	3.2	795,013	3.0
24	LHR	런던-히드로	영국	113,561	-4.6	823,639	1.8
25	IND	인디애나폴리스	미국	104,122	-5.3	718,426	-2.4
26	BKK	방콕-수완나푸미	태국	95,801	5.7	713,859	12.3
27	LGG	리에주	벨기에	89,088	-22.7	682,054	-16.3
28	PEK	베이징 캐피탈	중국	85,320	-23.3	652,488	-15.5
29	LUX	룩상부르-핀델	룩셈부르크	80,916	-116.0	582,781	-8.3
30	CGN	뮌헨 본	독일	79,186	-13.0	556,680	0.6
182	CJU	제주	대한민국	4,555	-0.2	36,746	2.6

9) 괄호 안은 지난 달 1,209개 공항 중 순위

10) 화물(Cargo) 기준 실적

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'22년 누적	누적 대비
190	GMP	서울 김포	대한민국	4,315	2.2	33,780	1.1
332	PUS	부산 김해	대한민국	897	-8.0	6,930	-14.0
592	TAE	대구	대한민국	41	-52.6	433	-31.6

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

<표 II-22> 2022.7월 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	346,000	-16.8	2,450,000	-9.4
2	ICN	서울 인천	대한민국	230,313	-17.9	1,762,744	-6.0
3	PVG	상하이-푸둥	중국	229,170	-20.7	1,444,613	-29.1
4	TPE	타이완 타오유완	대만	211,299	-13.4	1,531,065	-3.2
5	NRT	도쿄 나리타	일본	201,426	-9.3	1,432,859	-2.3
6	DOH	도하	카타르	195,746	-8.3	1,367,598	-9.0
7	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	193,536	27.3	1,112,013	3.2
8	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	190,305	-14.1	1,345,666	-7.4
9	SIN	창이	싱가포르	163,300	-0.2	1,090,600	2.2
10	MIA	마이애미	미국	155,962	-6.6	1,177,205	1.4
11	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	151,891	-18.2	1,123,899	-12.7
12	LAX	로스앤젤레스	미국	133,567	-4.3	950,379	-14.0
13	DXB	두바이	아랍에미리트	129,945	-33.0	1,040,020	-21.0
14	AMS	암스테르담 스키홀	네덜란드	120,131	-8.1	841,870	-13.1
15	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	118,566	-6.0	842,763	-0.6
16	ORD	시카고-오헤어	미국	115,769	-23.5	950,558	-11.8
17	LHR	런던-히드로	영국	110,009	-4.6	798,239	2.4
18	CAN	광저우-바이운	중국	105,711	-5.8	831,312	13.3
19	BKK	방콕-수완나푸미	태국	94,881	5.3	706,732	11.9
20	LGG	리에주	벨기에	89,082	-22.4	681,365	-16.2
21	LUX	룩상부르-핀델	룩셈부르크	80,905	-116.0	582,696	-8.3
22	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	80,053	12.1	536,799	7.9
23	CGN	켈른 본	독일	75,865	-0.4	532,715	0.8
24	MPX	밀라노-말펜사	이탈리아	59,280	-8.5	415,396	1.4
25	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	57,983	5.6	393,435	7.7
26	SZX	웬젠 바오안	중국	56,056	17.3	402,085	20.7
27	MEM	메म्피스	미국	55,442	-8.1	381,411	-8.9
28	BOG	엘도라도	콜롬비아	52,294	-19.0	378,088	15.9
29	BRU	브뤼셀 내셔널-말스비뢰	벨기에	51,788	-13.1	357,377	-5.9
30	AUH	아부다비	아랍에미리트	49,349	-22.1	346,898	-18.2

주: 1) 순위: 대상공항 1,174개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI



3. 글로벌 정책 동향

3.1 국제기구 동향(10월)

가. ICAO

1) 제41차 ICAO 총회 개최¹¹⁾

- 코로나19 이후 처음으로 167개국 장관 및 고위급 관계자 등 2천 여명이 참석한 제 41차 ICAO 총회가 개최
 - 이번 총회는 10월 7일까지 하이브리드 방식으로 진행되었으며, 항공운송부문의 혁신과 회복, 항공업계 내 핵심 과제인 지속가능성에 관한 논의가 이루어짐
- 각국은 이번 제41차 총회에서 논의될 디지털화에 대한 여객 경험 수준, 신규 항공기 및 추진기술, 지속가능항공연료(SAF) 개발 등 광범위한 우선과제들에 대해 우선순위를 결정
- 이번 총회를 통해 각국은 기존 영공에서의 무인항공시스템 통합, 항공여행시장 재개방, 코로나19로부터 빠르게 회복될 수 있도록 각종 방역 목적의 제한조치 해제, 여행서류의 디지털화, ICAO 인증을 기반으로 한 건강증명시스템 운영 등 향후 항공업계 회복을 위한 여러 과제들을 마주할 것

3.2 항공선진국 동향(10월)

가. 미국

1) 미 FAA, eVTOL 버티포트 설계 표준 제시¹²⁾

- 미 연방항공청(FAA)은 전기 수직 이착륙 항공기(eVTOL)와 관련한 항공우주산업이 발달함에 따라 버티포트(vertiport)에 대한 설계 표준을 공개
 - 이 표준은 이륙중량(take-off weight)이 최대 5,670킬로그램에 달하는 항공기를 기준으로 항공기 접근 및 출발경로, 이·착륙구역의 구조적인 안전성을 강화하는 데 초점을 둠
 - 주로 조명시설 및 표지에 관한 초기 표준도 정립해 두었으며, 버티포트 임을 확인할 수 있는 상징적 기호에 대한 권고안, 배터리 및 충전 인프라에 관한 내용을 포함

11) ICAO, "NetZero emissions, post-COVID resilience, and the critical role of innovation define key priorities for States at 41st ICAO " (Accessed September, 2022)

12) Flight Global, "US FAA sets out initial standards for eVTOL vertiport designs" (Accessed September, 2022)

- FAA는 기술적 내용을 담은 성명을 통해 “당국이 제시하는 버티포트 설계 지침이 성능 중심의 설계로 발전될 것으로 기대한다. 특히 전기수직 이착륙 항공기를 성능과 사양에 따라 분류할 것이다.”고 설명
- 당국은 현재 eVTOL 항공기를 어떻게 운영할지에 대해 실증적인 성능과 관련된 데이터가 제한적이라는 점을 지적하며, “앞으로 발표될 지침들을 통해 자율주행, 다양한 추진방식, 운항빈도, 운영설비의 복잡성 등을 고려한 더욱 첨단화된 eVTOL 운영을 다룰 것이다.”고 설명

나. EU

1) EU 회원국들, 공항 슬롯규정 적용 잠정 면제에 합의¹³⁾

- EU 회원국들은 EU 권역 내 공항들에서 시행되는 최소 슬롯 이용 요건을 면제 적용하는 안에 합의
 - 동 합의안을 통해 코로나19 팬데믹과 그로 인한 여파 및 러시아-우크라이나 전쟁이 항공여행에 미칠 영향 등에 대응하기 위한 잠정적 조치가 마련될 것
- 항공수요는 코로나19 이전 수준으로 회복되고 있는데, 최근의 새로운 합의안 도출은 이러한 흐름과 함께 점진적으로 정상화 단계로 나아가는 것을 목표로 함
 - 또한 공항 및 항공사들에게 불확실성을 줄여주고 유럽 전역에 걸친 네트워크를 강화하며 항공여객들의 편의를 향상시킬 수 있을 것으로 기대
- 불확실성이 만연한 상황 속에서 보다 점진적으로 접근하고자 EU 회원국들은 슬롯 최소 이용률을 75%까지 낮추는 조치를 오는 동계시즌까지 연장 적용키로 함
 - 이번 새로운 규정은 올해 동계시즌에서 내년 하계시즌까지 적용될 예정으로, EU위원회가 위 요인에 따른 상황 악화로 해당 규정을 변경하고자 특별히 위임법률을 적용하지 않는 이상 그 이후에는 기존의 슬롯 최소 이용 규정(80%)이 부활할 예정

다. 아시아

1) 싱가포르, ICAO와 SAF 협정 체결¹⁴⁾

- 싱가포르 정부와 국제민간항공기구(ICAO)는 ACT-SAF 프로그램의 일환으로 지속가능 항공연료(SAF)와 관련된 지원, 생산역량 구축, 교육 등을 교환하는 협약을 체결

13) CAPA, "Member States agree on a temporary waiver from slot rules at EU airports" (Accessed October, 2022)

14) Payload Asia, "Singapore commits to SAF with ICAO agreement" (Accessed October, 2022)



- 싱가포르는 산업 및 아이디어를 구체화하기 위한 국제자문단(IAP)를 구성하고, 국가적 차원의 로드맵 제공을 위한 지속가능한 항공허브 청사진(Sustainable Air Hub Blueprint)의 개발, 생태계 중심의 접근법 채택, 민관 협력을 촉진하여 이행을 추진
- ACT-SAF 프로그램은 각국 정부의 SAF 개발 및 도입을 지원하고, 파트너십 체결 및 협력을 도모할 뿐만 아니라 전 세계 지역의 SAF 이니셔티브를 운영하기 위한 지식 공유 플랫폼을 제공
- 싱가포르는 창이공항에서 1년간 혼합형 SAF 연료를 시험 도입해왔으며, 내년까지 세계 최대 규모의 SAF 생산 공장의 건립을 완공할 예정

3.3 항공기업 동향(10월)

가. 미국

- 1) 미국의 지역 항공사, '모두가 조종인력난 겪고 있어'¹⁵⁾
 - 케이프에어(Cape Air), 커뮤트에어(CommutAir), 스카이웨스트항공(SkyWest Airlines) 등 미국 내 지역 항공사들은 조종사 부족으로 운영에 어려움을 겪고 있음
 - 조종사 부족사태의 원인은 미국 주요 항공사들이 급격히 늘어난 항공여행 수요에 대응하기 위해 지역항공사들로부터 가장급 인력을 빼내오기 때문
 - 지역 항공사의 운항 감축 현상은 소도시 지역으로의 운항 수요가 강세를 띠는 상황에서 벌어지고 있으며 이러한 현상은 원격근무 활성화에 따른 '탈도시화(de-urbanization)' 때문임
- 2) 위스크에어로, 4인승 자율비행 6세대 에어택시 최초 공개¹⁶⁾
 - 보잉이 출자한 무인 에어택시 벤처기업인 위스크에어로(Wisk Aero)가 4인승의 자율비행이 가능한 최신형 에어택시를 공개
 - 에어택시는 6세대 전기동력 방식의 수직 이착륙 항공기(eVTOL)로 탑재되는 동력부품의 수를 최소화해 더 간소한 디자인과 모든 비행과정을 사람이 감독한다는 점, 그리고 오토파일럿 기술 등의 기능을 갖추고 있음

15) Flight Global, "'All of us are in the exact same spot': regional airline CEOs on pilot shortage" (Accessed September, 2022)

16) Simple Flying, "Boeing's Wisk Reveals World's First Self-Flying, Four-Seat, 6th Generation Air Taxi" (Accessed October, 2022)

- 위스크에어로의 6세대 eVTOL은 최대운항 가능 거리 144킬로미터, 최대 시속 222킬로미터에 760미터에서 1,220미터 수준의 고도에서 비행이 가능하며, 15분 만에 완전 충전이 가능함
 - 또한 더 넓어진 객실, 기내 무선와이파이 연결과 개인용 디바이스 충전포트 및 수하물 공간 확장 등 여객 편의성을 고려함