



Ⅲ. 항공산업·레저 동향

- 1. 항공관련 경제지표 동향 / 149
- 2. 항공산업관련 주요 동향 / 156
- 3. 항공기 제작 및 정비 동향 / 158
- 4. 우리나라 항공레저 동향 / 160
- 5. 기타 / 162





Ⅲ 항공산업·레저 동향

1. 항공관련 경제지표 동향

1.1 경제동향 및 전망

가. 경제동향¹⁾

- 한국개발연구원(KDI)에 따르면 우리 경제는 완만한 경기 회복세가 유지되고 있었으나, 최근 방역조치가 다시 강화되고 대외 수요의 개선세는 약화되면서 경기 하방위험이 확대됨
 - 11월 중에는 사회적 거리두기가 완화되면서 서비스업을 중심으로 생산과 소비가 회복 흐름을 나타냄
 - 그러나 12월 들어 방역조치가 재차 강화되면서 소비를 중심으로 내수 여건이 제약되는 모습을 보임
 - 대외적으로는 공급망 교란, 주요국의 통화정책 정상화 등이 경기 하방위험으로 작용할 가능성 상존
- 수출 증가세가 둔화되는 가운데, 무역수지는 교역조건의 악화로 적자로 전환
 - 12월 수출은 전월(32.0%)보다 낮은 18.3%의 증가율을 기록
 - 품목별로는 반도체(35.1%), 석유제품(79.2%) 등을 중심으로 대부분의 품목에서 높은 증가율을 기록
 - 수입은 1차 산품(88.0% → 74.8%)과 중간재(45.9% → 43.6%)를 중심으로 전월(43.6%)에 이어 높은 증가세(37.4%)를 지속
 - 12월 무역수지는 전년동월(66.9억달러)의 흑자에서 5.9억달러 적자로 전환되었으며, 11월 교역조건은 전월(-6.4%)에 이어 -10.1%의 악화를 기록
- 세계경제는 코로나19 재확산과 공급망 차질, 미국의 통화긴축 가속화 우려 등 다수의 위험요인이 상존
 - 생산 및 물류 차질과 원자재 수급불안 문제가 장기화됨에 따라 경기 상황을 반영하는 대다수 핵심 지표들의 개선 추세가 약화
 - 특히 공급계약이 지속되면서 주요국에서 제조업심리지수가 하락하고 물가상승 압력도 확대되는 모습

1) 자료: KDI 경제동향(2022.1)

- 미국은 내수와 선행지표가 개선되면서 완만한 경기회복 흐름을 나타내고 있으나, 코로나19 재확산과 인플레이션 등이 경기 하방압력으로 작용
- 유로존은 주요 실물지표의 회복세가 약화되고 신규 변이 바이러스 확진자도 급증하면서 경기 불확실성이 확대됨
- 일본은 대내외 수요가 확대되고 기저효과도 반영되어 주요 경제지표가 반등하였으나, 회복세는 여전히 미약한 수준에 머문 것으로 판단됨
- 중국은 수출이 높은 증가세를 유지하였으나, 소비와 투자 관련 지표 증가율은 모두 낮아지면서 경기 둔화에 대한 우려가 확대됨
- 공급부족 우려가 지속되는 가운데, 코로나19 재확산에도 불구하고 경기회복 기대가 유지되면서 국제유가는 다시 상승으로 전환
 - 향후 유가는 완만한 하락세를 보일 것으로 예상되고 있으나, 잠재적인 강세요인들도 다수 상존하는 것으로 평가

〈표 III-1〉 주요 경제지표

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2019	2020	2021						
			I	II	III	IV	7	8	9
전산업생산 All Industry Production	-1.2	-	2.7	7.2	3.9	-	4.8	5.3	-
광공업생산 Industrial Production	-0.4	-	4.4	12.7	5.1	-	4.5	5.9	-
서비스업생산 Service Production	-2.0	-	2.2	5.7	3.9	-	5.1	5.3	-
소매판매액 Retail Sales Index	-0.2	-	6.4	4.4	5.0	-	7.4	4.6	-
설비투자지수 Index of Equipment Investment	6.0	-	11.9	12.7	5.8	-	3.0	9.2	-
건설기성액(불변) Value of Construction Completed(Constant Price)	-4.1	-	-7.2	-5.3	-6.1	-	-0.1	-5.6	-
수출(통관) Export(f.o.b.)	-5.5	25.8	12.5	42.1	26.5	24.6	24.2	32.0	18.3
수입(통관) Imports(c.i.f.)	-7.1	31.5	12.3	37.6	37.5	39.5	37.7	43.6	37.4
무역수지(십억달러) Balance of Trade (Billion US Dollars)	44.9	29.5	9.9	7.6	7.7	4.3	1.8	3.1	-0.6
실업률 Unemployment Rate	4.0	-	4.4	3.7	3.0	-	3.2	3.1	-
취업자수 Number of Employed	-0.8	-	-1.4	2.3	2.1	-	2.4	2.0	-
소비자물가 Consumer Price	0.5	2.5	1.4	2.5	2.5	3.5	3.2	3.8	3.7



구 분	2019	2020	2021						
			I	II	III	IV	7	8	9
국고채 3-year Treasury Bonds	0.98	1.80	1.13	1.45	1.59	1.80	2.10	1.80	1.80
종합주가지수 KOSPI	2,873	2,978	3,061	3,297	3,069	2,978	2,971	2,839	2,978
원/달러 환율 Won/Dollar Exchange Rate	1,086.3	1,188.8	1,131.8	1,126.1	1,184.0	1,188.8	1,168.6	1,187.9	1,188.8
OECD 경기선행지수 OECD Composite Leading Indicator	-2.2	-	1.7	7.5	3.1	-	2.4	2.0	-
유가(두바이, 달러/배럴) Oil Price(Dubai, US\$/bbl)	42.3	69.4	60.3	67.1	71.7	78.3	81.6	80.3	73.2

주: 국고채 수익률·종합주가지수·원/달러 환율은 기말 기준, 유가(두바이)는 기간평균 기준임

나. 경제전망

- 한국은행이 '21.11.25일 발표한 「경제전망(2021.11월)」에 따르면 최근 국내외 여건변화 등을 감안할 때, 경제성장률은 금년과 내년중 각각 4.0%, 3.0% 수준을 나타낼 전망
- 국내 경기는 수출과 투자가 양호한 흐름을 지속하는 가운데 민간소비의 회복세가 강화되면서 견실한 성장흐름을 이어갈 것으로 예상
 - 민간소비는 백신접종 확대 및 방역정책 전환에 힘입어 회복세가 강화될 것으로 예상
 - 설비투자는 국내외 경기회복, 신성장산업 투자 확대 등으로 양호한 흐름을 나타낼 전망
 - 건설투자는 건물건설 투자의 개선흐름이 이어지는 가운데 토목건설 투자도 늘어나면서 점차 회복될 전망
 - 상품수출은 글로벌 경기회복, 견조한 IT수요 등에 힘입어 양호한 증가 흐름을 이어갈 것으로 예상
- 취업자수는 금년과 내년중 각각 35만명, 25만명 증가할 전망
 - 경기회복, 방역정책 전환 등으로 서비스업을 중심으로 취업자수 증가세가 이어질 전망
- 소비자물가 상승률은 금년과 내년중 각각 2.3%, 2.0%를 나타낼 전망
 - 국제유가가 큰 폭 상승한 가운데 경기회복으로 수요측 물가상승압력도 점차 확대될 것으로 예상
- 경상수지 흑자규모는 금년과 내년중 각각 920억달러, 810억달러를 기록할 전망
 - GDP 대비 경상수지 흑자 비율은 금년 5%대 초반에서 내년 4%대 후반으로 낮아질 전망

〈표 III-2〉 한국은행 경제성장 전망

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2020	2021			2022 ^{e)}			2023 ^{e)}
	연간	상반	하반 ^{e)}	연간 ^{e)}	상반	하반	연간	연간
GDP	-0.9	4.0	4.0	4.0	3.0	3.1	3.0	2.5
민간소비	-5.0	2.4	4.7	3.5	4.1	3.2	3.6	2.5
설비투자	7.1	12.6	3.9	8.2	-0.5	5.5	2.4	1.5
지식재산생산물투자	4.0	4.0	4.1	4.1	4.1	3.7	3.9	3.8
건설투자	-0.4	-1.5	0.1	-0.7	2.1	3.1	2.6	2.1
상품수출	-0.5	14.4	3.5	8.5	1.9	3.3	2.6	2.5
상품수입	-0.1	12.5	7.8	10.1	2.4	3.7	3.1	2.6

주: '20년 및 '21년도는 예상치, Expectation

● 세계경제는 회복흐름을 이어갈 전망

- 선진국과 신흥국 모두 3/4분기중 회복흐름이 다소 주춤하였으나, 4/4분기 들어 글로벌 공급차질이 점차 완화되면서 성장세를 지속
- 향후 선진국뿐만 아니라 신흥국에서도 백신접종 확대에 힘입어 경제활동이 점차 재개될 전망
- 상품교역은 물류지연과 생산차질이 점차 완화되면서 양호한 흐름을 이어가겠으며, 서비스교역도 입국제한 완화 등으로 점진적으로 개선될 전망
- 미국은 글로벌 공급차질, 델타변이 확산 등으로 3/4분기중 회복세가 주춤하였으나, 4/4분기 들어 고용 및 소비 개선세에 힘입어 회복흐름이 재개되면서 향후 양호한 고용회복세, 생산차질 및 물류지연 완화 등으로 경기회복세가 이어질 전망
- 유로지역은 방역조치 완화에 힘입어 3/4분기중 빠른 회복흐름이 이어졌으나 4/4분기 들어 일부 국가에서 감염병 확산세가 심화되면서 회복속도가 다소 둔화되었고, 경제활동 재개가 이어지면서 경제회복기금 집행 등이 양호한 회복흐름을 뒷받침할 전망
- 일본은 코로나19 확산에 따른 소비위축과 자동차 생산차질의 영향으로 크게 부진하였다가 경제활동이 점차 재개되는 가운데 신정부의 재정지원책이 소비회복을 뒷받침할 전망
- 중국은 최근 헝다사태, 고강도 방역정책 등의 영향으로 성장세가 둔화되었고, 부동산 디레버리징 기조 지속, 공동부유 정책에 따른 기업규제 강화 등이 성장 둔화 요인으로 작용할 전망



〈표 Ⅲ-3〉 한국은행 경제성장 전망 우리나라 2020~2023년도 경제성장률 전망 요약

(단위: %)

구분	'20년	'21년 전망	'22년 전망	'23년 전망	발표시점
OECD	-0.9%	4.0%	3.0%	2.7%	2021/12/01
IMF	-0.9%	4.0%	3.0%	2.9%	2022/01/25
한국은행	-0.9%	4.0%	3.0%	2.5%	2022/11/25
아시아개발은행(ADB)	-0.9%	4.0%	3.1%	-	2021/12/14
LG경제연구원	-0.9%	3.9%	2.8%	-	2021/12/13
현대경제연구원	-0.9%	3.8%	2.8%	-	2021/10/12
KDI	-0.9%	4.0%	3.0%	-	2021/11/11

주: 각 기관별 발표 자료

1.2 환율

- 10월중 원/달러 환율은 유가 상승 등에 따른 인플레이션 우려 등으로 연중 최고치를 경신하였다가 미 주요 기업실적 호조, 중국 헝다그룹 파산 우려 완화 등 투자심리가 개선되며 반락
- 11월중 원/달러 환율은 미 연준의 통화정책 조기 정상화 기대 강화, 코로나19 재확산 우려 등으로 상승하였다가 이후 국제유가 하락, 우리나라 수출 호조 등의 영향으로 상승폭을 축소
- 12월 이후 원/달러 환율은 외국인의 국내주식 매입목적 달러화 매도 등으로 하락하였다가 미 연준의 조기 긴축 기대 강화, 기업의 선물환 매입 확대 등의 영향으로 반등
- 4/4분기 원/엔 환율은 상승과 하락세를 반복하였고, 원/위안 환율은 10월부터 12월까지 지속적으로 상승세를 보임

〈표 Ⅲ-4〉 원/달러, 원/엔, 달러/유로 및 엔/달러 환율 추이

(기말 기준, 단위: 원, 달러, 엔, %)

구분	2020	2021						
		1/4	2/4	3/4	4/4	10월	11월	12월
원/달러	1086.30 (-6.1%)	1,131.80 (4.2%)	1,126.10 (-0.5%)	1,184.00 (5.1%)	1,188.80 (0.4%)	1,168.60 (-1.3%)	1,187.90 (1.7%)	1,188.80 (0.1%)
(평균)	1180.01 (1.2%)	1,114.76 (-0.1%)	1,121.13 (0.6%)	1,158.29 (3.3%)	1,183.06 (2.1%)	1,181.87 (1.0%)	1,183.37 (0.1%)	1,183.78 (0.0%)
원/100엔 ¹⁾	1051.14 (-0.8%)	1,022.08 (-2.8%)	1,019.19 (-0.3%)	1,057.85 (3.8%)	1,032.39 (-2.4%)	1,029.20 (-2.7%)	1,049.52 (2.0%)	1,032.39 (-1.6%)
(평균)	1105.29 (3.3%)	1,051.27 (-1.7%)	1,024.21 (-2.6%)	1,051.82 (2.7%)	1,040.23 (-1.1%)	1,044.05 (-1.6%)	1,037.54 (-0.6%)	1,039.61 (0.2%)
원/위안	167.02 (0.9%)	172.17 (3.1%)	174.28 (1.2%)	182.95 (5.0%)	186.63 (2.0%)	182.95 (0.0%)	186.30 (1.8%)	186.63 (0.2%)
(평균)	170.89 (1.3%)	172.01 (1.8%)	173.52 (0.9%)	179.00 (3.2%)	185.09 (3.4%)	184.13 (1.5%)	185.21 (0.6%)	185.79 (0.3%)

주: 1) KEB하나은행 고시 대고객 매매기준율(당일 최종 고시가)

2) ()내는 미달러화, 엔화(100엔) 및 위안화 대비 원화까지 변화율(+)/강세(-)약세], 전기(말) 대비

자료: 한국은행

1.3 항공유가

- 제트항공유의 '21년 4/4분기 Platts 지수²⁾는 10월까지 지속된 증가세가 11월부터 점차 하락세를 보였으나 12월 중순부터 다시 증가세를 보이며 '22.1.7일 266.3을 기록
 - 제트항공유 월별 Platts 지수: 244.2(10.1) → 268.0(10.15) → 258.1(11.5) → 242.5(11.19) → 224.8(12.3) → 237.0(12.17) → 249.9(12.31) → 266.3(1.7)
- 제트항공유의 지역별 비중을 살펴보면 북미 39%, 유럽 & CIS 28%, 아시아 & 오세아니아 22% 순으로 나타남
- 지역별 제트항공유 Platts 지수는 북미 지역이 239.81로 가장 높고, 아시아 & 오세아니아 지역이 219.18로 가장 낮음

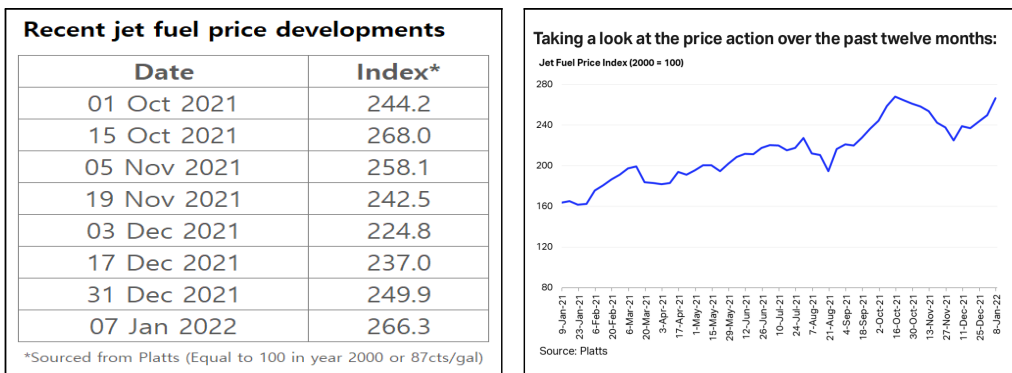
〈표 III-5〉 지역별 제트항공유 Platts 지수 및 가격

(2022.1.7일 기준)

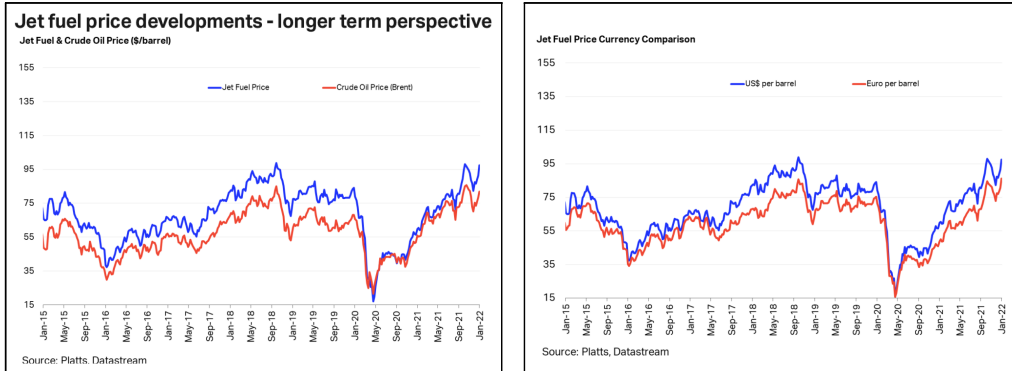
구 분	Index 비중(%)	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000=100	전주 대비(%)	전월 대비(%)	전년 대비(%)
Jet Fuel Price	100%	231.93	97.41	769.22	266.28	6.6%	11.5%	62.7%
아시아 & 오세아니아	22%	219.18	92.06	727.25	263.03	5.2%	8.7%	57.5%
유럽 & CIS	28%	233.12	97.91	772.50	263.80	9.8%	12.6%	64.9%
중동 & 아프리카	7%	220.77	92.73	732.14	276.90	7.2%	10.9%	59.8%
북미	39%	239.81	100.72	795.67	267.76	5.2%	12.5%	64.6%
남미 & 중미	4%	236.35	99.27	784.20	274.99	4.3%	8.9%	60.3%

자료: IATA

- 원유가가 내리면 제트유가도 내리는 동조화(coupling)현상을 그래프로 확인가능하며, 원유가와 제트유가 간 차이(spread)가 어느 정도 일정하게 유지
- '22.1.7일 기준 제트유는 배럴당 97.41달러로 전주 대비 6.6%, 전월 대비 11.5%, 전년 대비 62.7% 증가



2) Platts는 2000년대의 유가를 100으로 환산하여 유가지수를 산정



[그림 Ⅲ-1] 제트항공유 Platts 지수 및 가격변동

1.4 유류할증료 현황 분석

가. '22.4월 유류할증료 현황

- 국제선 유류할증료는 '20년 4월에서 '21년 3월까지 0단계로 유지하다 4월 2단계로 상승 및 5월 1단계로 하락했고 6월부터 계속 단계가 상승하여 8월부터 9월 4단계로 유지하다 10월 3단계로 하락, 11월 6단계로 상승, 12월부터 1월까지 8단계로 유지, 2월 6단계로 다시 하락했으나 3월 10단계, 4월 14단계로 급격히 상승함
 - 유류할증료 단계: 0단계('20.4~'21.3) → 2단계('21.4) → 1단계('21.5) → 2단계('21.6) → 3단계('21.7) → 4단계('21.8) → 4단계('21.9) → 3단계('21.10) → 6단계('21.11) → 8단계('21.12~'22.1) → 6단계('22.2) → 10단계('22.3) → 14단계('22.4)
- 국제선 유류할증료의 기준이 되는 '22년 2월 16일~'22년 3월 15일 싱가포르 국제석유시장 항공유(MOPS) 가격이 갤런당 286.25센트를 기록함에 따라 14단계로 책정
- 국내선 유류할증료(부가세 포함)는 '16년 6월 이후 '20.5월 처음으로 0단계가 적용된 이후 9개월 연속 0원을 기록
 - '21.2월부터 항공유 가격이 상승하며 3개월간 2단계를 유지 후, 3개월 연속 상승이후 10월 1단계 하락, 11월부터 다시 상승하여 5,500원, 12월 8,800원 부과되었으나 1월(6,600원) 및 2월(5,500원) 소폭 하락하고 3월부터 다시 상승하여 4월 9,900원 부과
 - 국내선 유류할증료: 0원('20.5~'21.1) → 1,100원('21.2~3) → 2,200원('21.4~'21.6) → 3,300원('21.7) → 4,400원('21.8) → 5,500원('21.9) → 3,300원('21.10) → 5,500원('21.11) → 8,800원('21.12) → 6,600원('22.1) → 5,500원('22.2) → 8,800원('22.3) → 9,900원('22.4)

2. 항공산업관련 주요 동향

2.1 2022년 항공사 동향³⁾

- 항공산업은 오미크론 변종의 사례가 증가하고 있음에도 불구하고 2022년을 낙관적으로 전망함
- 항공산업은 코로나19 대유행으로 심각한 영향을 입었고, 항공사들은 혼란과 충격적인 침체를 경험했고, 2021년 업계는 많은 변화를 통해 코로나19 여파를 해결함
- 항공여행하는 승객의 급격한 감소는 안전조치에 대한 재평가로 이어지고 있으며, 항공산업은 여러 조치를 통해 승객 신뢰 회복 뿐만 아니라 점진적 회복세를 보임
 - 전반적으로 2022년에는 이러한 조정을 가능하게 하는 신기술의 도입으로 더 많은 진전이 있을 것으로 예상
- 2022년 승객 행동, 청소, 건강 및 안전 동향, 신기술, 항공사의 지속가능성에 대한 업계 전문가의견은 다음과 같음

가. 알파 항공 그룹 설립자 바누 초드리(Bhanu Choudhrie)

- 최근 IATA 발표에 따르면 글로벌 항공사들은 2022년 업계 손실이 크게 줄고, 해외 여행이 꾸준히 증가하여 2019년의 절반 수준에 도달할 것으로 예상
- 팬데믹은 보건과 안전 그리고 항공분야의 여러 측면에 걸친 소독 체계를 도입하였고, 바이러스로 인한 위생 강화와 세균 제거 솔루션의 광범위한 채택은 지속될 것
 - 공항의 보안 트레이부터 기내 내부까지 모든 것을 소독하는 UV기술은 전 세계에 보급됨
 - 2022년에도 항공기 연구, 고효율 미립자 공기 필터 사용 증가, 승무원의 PPE 사용 지속 등 엄격한 방역 프로토콜 시행을 예상
- 팬데믹 이후 세계에서 건강기록(백신 여권)의 디지털화와 여정의 원활한 통합은 트렌드를 이끄는 핵심요소가 될 것
 - 건강 기록과 절차의 디지털화는 소비자 신뢰를 회복하고 항공 여행의 주요 측면을 더 안전하고 빠르게 만들어, 항공 및 글로벌 여행 부문의 회복의 핵심 요소가 될 것
- 항공부문은 2022년 중점 분야로 자동화 확대, 디지털화 확대, 애자일 운영 모델 채택에 중점을 둘 것

3) Airport technology, 2022 predictions: airline trends
(<https://www.airport-technology.com/analysis/2022-predictions-airline-trends/>)



- 항공사, 공항 부문은 운영 효율성을 높이고, 운영을 향상시키는 리소스를 전략적으로 추가하고 변동하는 수요와 승객 수에 적응할 준비가 필요
- 지속가능성이 특히 공항에서의 신기술 개발에 결정적 역할을 할 것
 - 전 세계의 여러 공항은 건설 과정에서 녹지 사용 및 자연 채광의 활용도를 높이며 전체적인 재활용 이니셔티브, 에너지 절약 조치 및 지속 가능한 인쇄 방식을 개발하여 지속 가능한 조치를 시행하기 시작함
 - 2022년 지속가능한 연료 기술, 항공기 개발에 있어 기후친화적인 재료 사용, 지속가능한 비행 관행에 더 흥미로운 발전이 있을 것

나. SITA 항공기용 CEO 세바스티앙 파브르(Sébastien Fabre)

- 자동화와 디지털화는 승객들이 효율적으로 여행할 수 있는 자신감과 통제력을 회복하고 처리시간을 허용 가능한 수준으로 줄이는 데 매우 중요함
 - 생체인식 기술은 미래 지향적인 운영에 투자하는 전 세계 공항에서 문제 해결을 위해 제공되어야 할 필수 솔루션임
 - 자동 승객 처리 외에도 지속적인 건강 문제에 직면하여 더 쉽고 안전하며 원활한 여행을 보장을 위해 건강 확인 표준화 및 디지털화 필요
- 블록체인은 공항, 정부, 항공사 및 OEM(Original Equipment Manufacturers) 전반에 걸쳐 수십 명의 이해당사자 간에 즉각적이고 안전하게 비공개로 정보를 공유할 수 있는 고유한 기능으로 항공운송산업에 엄청난 잠재력을 보유함
 - 블록 체인을 통해 항공사들은 디지털 기록의 부족에서부터 공급망 문제, 시스템 불일치, 부담스러운 비용까지 유지관리, 수리 및 운영과 관련된 복잡한 문제를 해결할 수 있음
 - 블록체인은 조종사와 운항관리자에게 정확한 다중 소스 기상정보에 대한 실시간 액세스를 제공하여 비행을 최적화하여 연료 효율을 극대화하고 탄소배출량을 줄이고 보다 안전하고 편안한 비행을 위한 상황 인식을 개선할 수 있음
- 국내 항공 여행이 코로나19 대유행으로부터 가장 먼저 회복됨에 따라 지역 공항과 국내 공항은 팬데믹 이후 호황에 대비가 필요
 - 국내여행이 가속화되면서 공항이 승객 만족도, 공급력, 수익성 사이에서 협업 프로세스와 의사결정을 지원하고 자원을 최적화하는데 도움이 되는 클라우드 기반 공항 관리 기능이 필수임

3. 항공기 제작 및 정비 동향

3.1 글로벌 항공기 제작 동향

가. 항공기 운용

- CAPA 자료를 분석한 결과 세계 운용중인 항공기 30,969대 중 보잉사 제작항공기가 11,307대로 전체의 36.5%, 에어버스 제작 항공기가 9,456대로 30.5% 비율을 나타냄⁴⁾

〈표 III-6〉 제작사별 항공기 운용 현황

(2021.12.31일 기준, 단위: 대, %)

제작사	대수	비율	제작사	대수	비율
Airbus	9,456	30.5	Hawker Siddeley Aviation	10	0.0
Antonov	340	1.1	Ilyushin	128	0.0
ATR	935	3.0	IPTN Indonesia	4	0.4
Beech Aircraft Corporation	633	2.0	Let	152	0.0
Boeing	11,307	36.5	Lockheed Company	35	0.5
Boeing/McDonnell Douglas	284	0.9	Mitsubishi	5	0.1
Bombardier	1,174	3.8	Pilatus Aircraft Ltd	63	0.0
British Aerospace	284	0.9	Piper	2	0.2
Britten-Norman	151	0.5	PZL Mielec	19	0.0
CASA	42	0.1	Reims-Cessna	9	0.1
Cessna Aircraft Company	1,005	3.2	Saab	225	0.0
Comac	74	0.2	Short Brothers	94	0.7
De Havilland of Canada	1,240	4.0	Sukhoi	141	0.3
Dornier	203	0.7	Swearingen Corporation	246	0.5
Embraer	2,253	7.3	Tupolev	26	0.8
Fokker	210	0.7	Viking	95	0.1
GAF	6	0.0	Xian Aircraft Industry Company	41	0.3
Grumman Aircraft Corporation	7	0.0	Yakovlev	30	0.1
Harbin Aircraft Industries Group	40	0.1			
합계			30,969		

주: In service 기준, 일부 제작사 자료 미포함

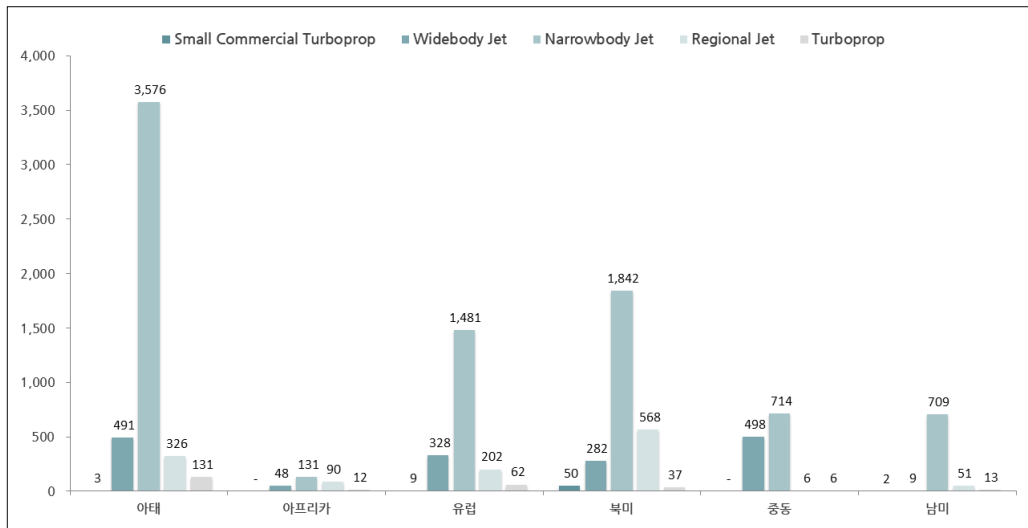
4) CAPA(2021.12.31) 공급석 기준



나. 항공기 제작

● 항공기 유형별 지역별 주문 현황(2021.12.31일 현재 기준)

- 소형 상업용 터보프롭기⁵⁾: 아·태 3대, 유럽 9대, 북미 50대, 남미 2대
- 광폭동체 제트기⁶⁾: 아·태 491대, 아프리카 48대, 유럽 328대, 북미 282대, 중동 498대, 남미 2대
- 협폭동체 제트기⁷⁾: 아·태 3,576대, 아프리카 131대, 유럽 1,481대, 북미 1,842대, 중동 714대, 남미 709대
- 지역용 제트기⁸⁾: 아·태 326대, 아프리카 90대, 유럽 202대, 북미 568대, 중동 6대, 남미 9대
- 터보프롭기: 아·태 131대, 아프리카 12대, 유럽 62대, 북미 37대, 중동 6대, 남미 13대



자료: CAPA

[그림 Ⅲ-2] 전 세계 항공기 지역별 주문 현황

- 5) 터보프롭기: 프로펠러 구동으로 동력을 얻는 가스터빈엔진 항공기(ATR 42, ATR 72, Q400 등)
- 6) 광폭동체 제트기: 기체 폭 지름이 5~6m로 통로가 2줄인 항공기(B747, B767, A330, A380 등)
- 7) 협폭동체 제트기: 기체 폭 지름이 3~4m로 통로가 1줄인 항공기(B737, B757, A320 등)
- 8) 지역용 제트기: 중거리용 터보팬제트엔진 항공기(ERJ 145, CRJ 700, Fokker 100 등)

4. 우리나라 항공레저 동향

4.1 항공레저스포츠 현황

- '17.3.30일 항공레저스포츠·항공레저스포츠사업 등록 및 준용규정 등을 포함한 「항공사업법」 및 항공안전활동 내용을 포함한 「항공안전법」을 시행함
- 항공사업법의 항공레저 관련 주요 내용
 - 항공레저스포츠사업 신설에 따른 등록기준 마련
 - 항공레저스포츠사업에 대한 준용규정 마련
 - 항공보험 등의 가입 의무 마련
- 항공안전법의 항공레저 관련 주요 내용
 - 항공레저스포츠사업자의 항공안전 확보 마련
- '22.2.28일까지 경량항공기 및 초경량비행장치는 총 30,994대가 등록 또는 신고됨⁹⁾
 - 경량항공기(218대, '22.2.28일 기준): 항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 비행기, 헬리콥터, 자이로플레인(gyroplane) 및 동력패러슈트(powered parachute) 등을 의미함(항공안전법 제2조제2호)

〈표 III-7〉 경량항공기 등록 현황

('22.2.28일 기준, 단위: 대)

구 분	동력비행장치		회전익비행장치		동력패러슈트	합계
	타면조종형 비행기	체중이동형 비행기	경량 헬리콥터	자이로 플레인		
대수	195	4	7	6	6	218

자료: 국토교통부 항공기술과

- 초경량비행장치(30,776대, '21.9.30일 기준): 항공기와 경량항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 장치로서 자체중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 동력비행장치, 행글라이더, 패러글라이더, 기구류 및 무인비행장치 등을 의미함(항공안전법 제2조제3항)

9) 자료: 국토교통부 항공기술과



〈표 III-8〉 초경량비행장치 신고 현황

(‘21.9.30일 기준, 단위: 대)

구 분	동력패러 글라이더	패러 글라이더 (영리)	행글라이더	기구류	무인비행장치		낙하산	합계
					무인동력 비행장치	무인 비행선		
대수	404	1,108	0	61	29,139	47	17	30,776

자료: 한국교통안전공단 드론관리처

- 2022.1월 말 기준 경량항공기는 1,500명, 초경량비행장치는 78,677명이 자격 취득

〈표 III-9〉 경량 및 초경량 비행장치 자격취득 현황

(‘22.1.31기준, 단위: 명)

기간	초경량비행장치	경량항공기 조종사
2004	370	-
2005	249	-
2006	130	-
2007	184	-
2008	250	-
2009	380	267
2010	122	210
2011	38	141
2012	39	94
2013	90	148
2014	1,241	105
2015	936	65
2016	999	81
2017	3,374	72
2018	11,444	60
2019	14,851	71
2020	13,703	77
2021	28,238	106
2022.1	2,039	3
합계	78,677	1,500

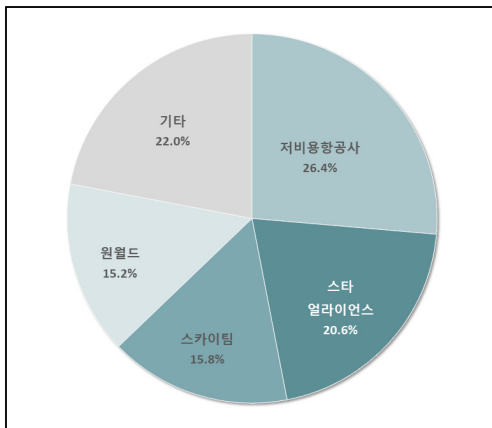
자료: 한국교통안전공단 드론자격시험센터(초경량비행장치), 경량항공기 조종사(항공자격처)

5. 기타

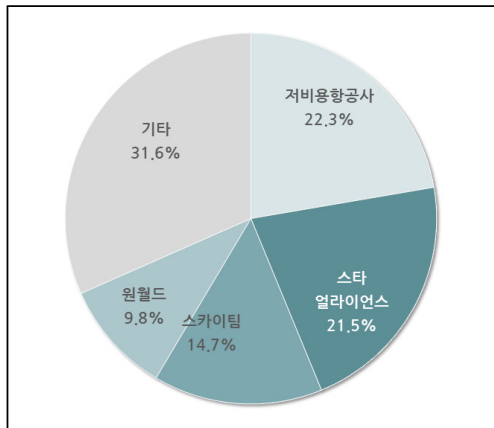
5.1 항공사 제휴 현황

- 항공사 제휴별 ASK 기준 운송력 점유율은 Star Alliance 20.6%, SkyTeam 15.8%, Oneworld 15.2%, 저비용항공사 26.4%, 기타 항공사 22.0%
- 항공사 제휴별 기단현황은 Star Alliance 3,557대, SkyTeam 2,767대, Oneworld 2,248대, 저비용항공사 5,671대, 기타 항공사 16,755대

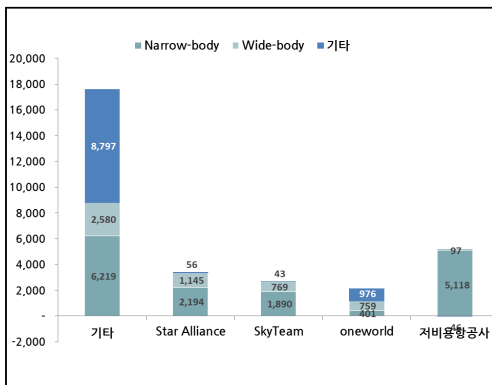
(2022.1.4일 기준)



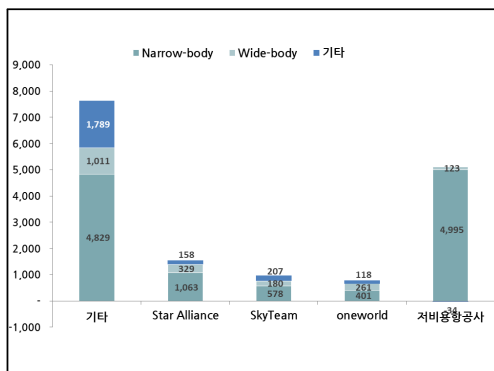
전 세계 제휴별 ASK 점유율



아·태지역 제휴별 ASK 점유율



기단규모



기단주문

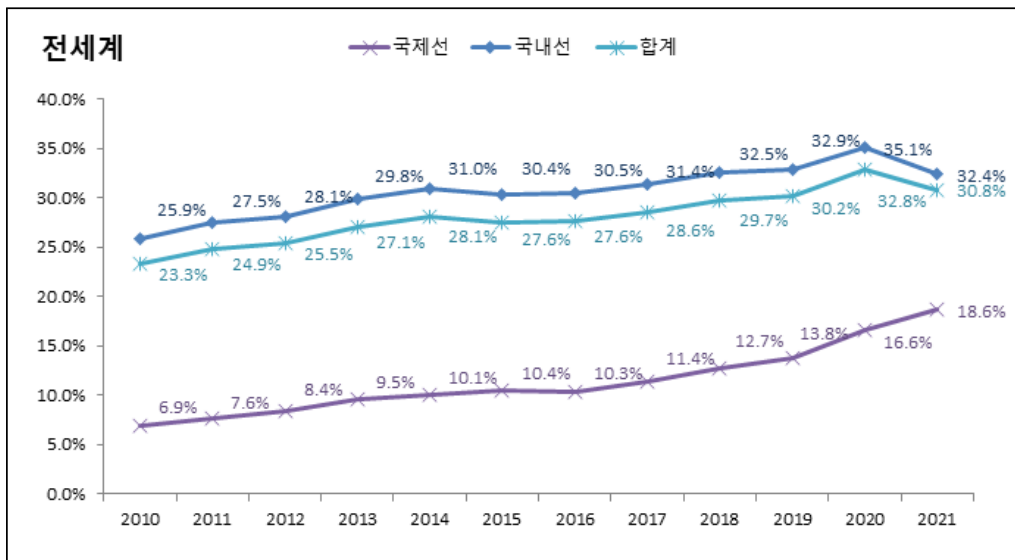
[그림 III-3] 항공사 제휴별 현황



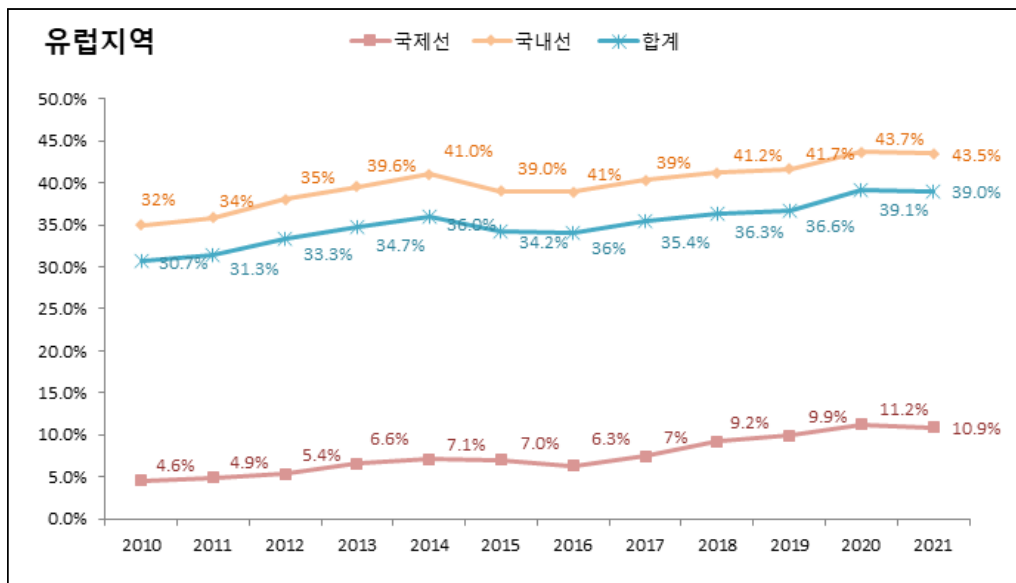
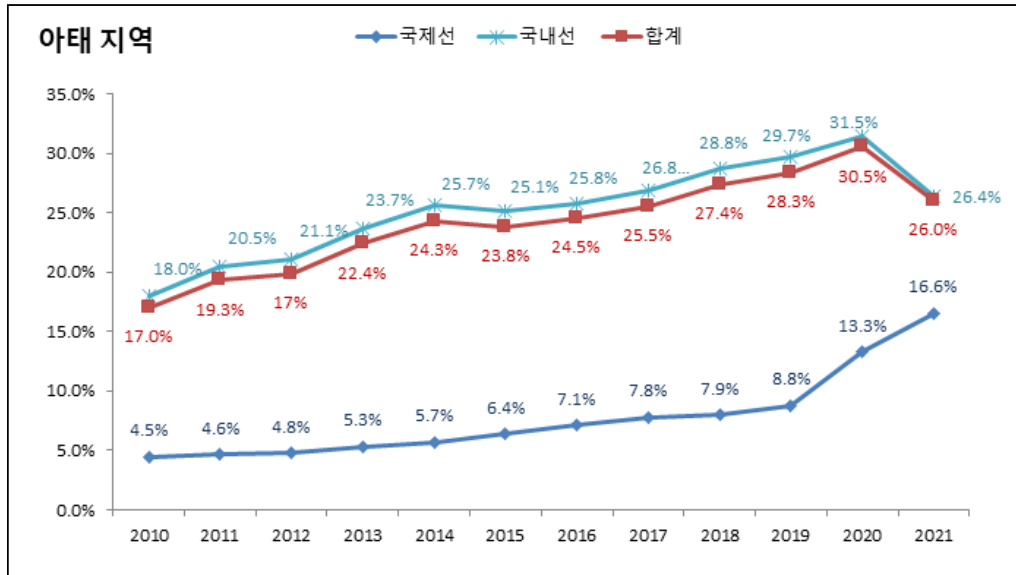
5.2 저비용항공사 동향

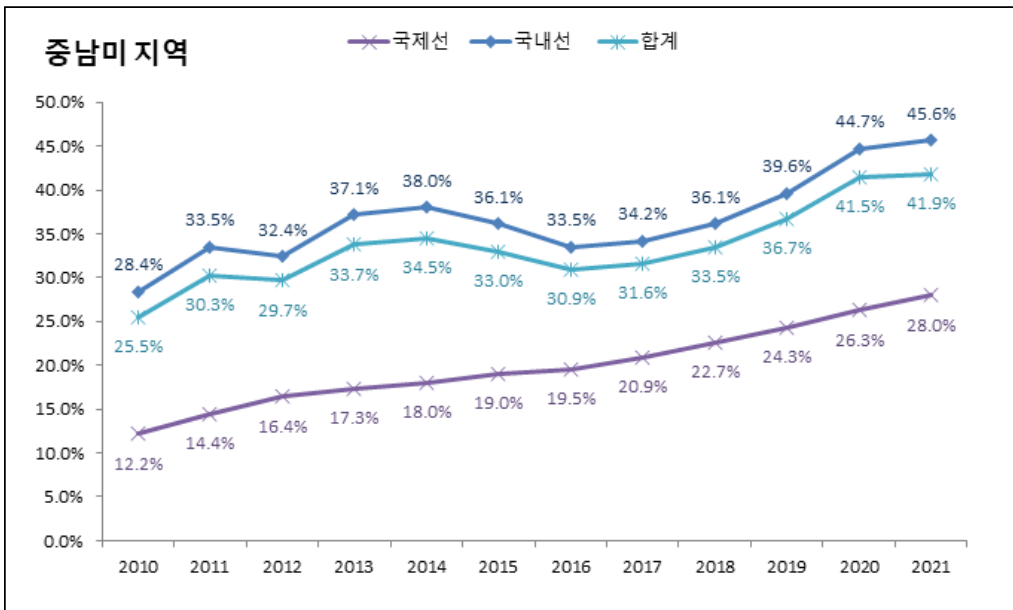
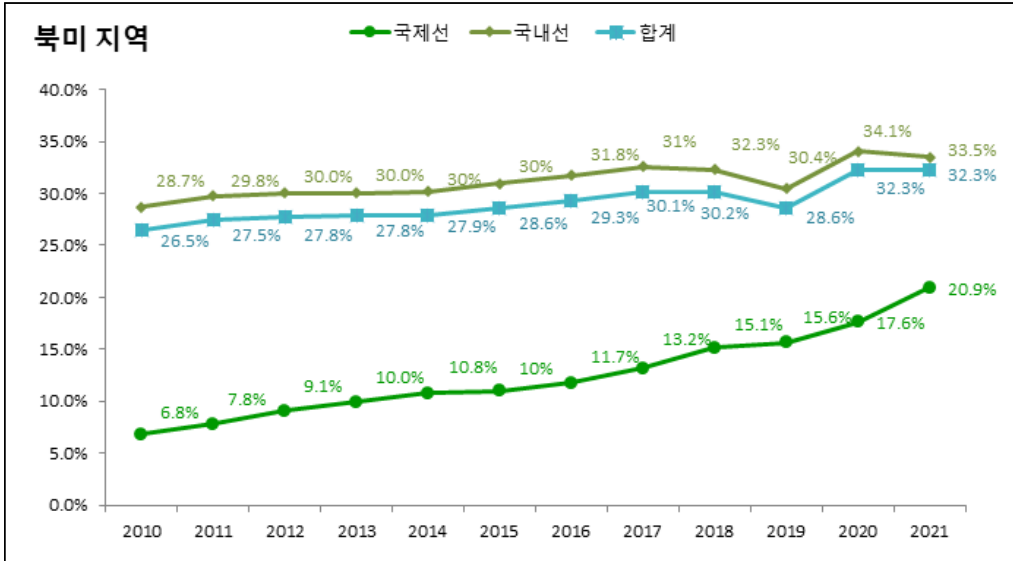
가. 주요 저비용항공사 수송 현황¹⁰⁾

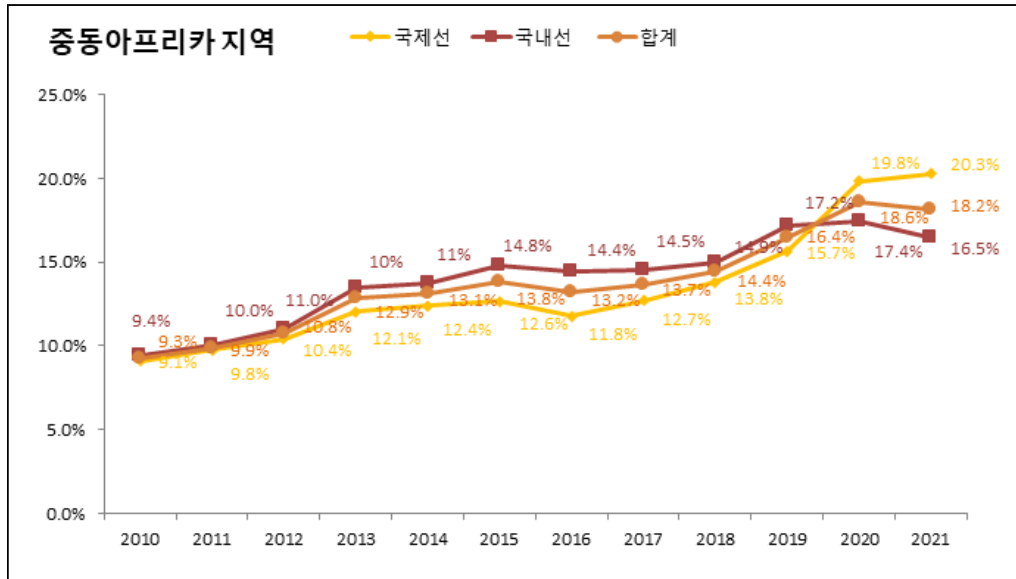
- 2021년 11월까지 전 세계 저비용항공사 공급좌석 점유율은 국제선 18.6%, 국내선 32.4%, 전체 30.8%를 나타냄
 - 아시아·태평양 지역 점유율 : 국제선 16.6%, 국내선 26.4%, 전체 26.0%
 - 유럽 지역 점유율 : 국제선 10.9%, 국내선 43.5%, 전체 39.0%
 - 북미 지역 점유율 : 국제선 20.9%, 국내선 33.5%, 전체 32.3%
 - 중남미 지역 점유율 : 국제선 28.0%, 국내선 45.6%, 전체 41.9%
 - 중동·아프리카 지역 점유율 : 국제선 20.3%, 국내선 16.5%, 전체 18.2%



10) 2017.4월, CAPA가 2007-2016년의 점유율을 전면 수정함에 따라 과월호의 자료와 차이가 있을 수 있음







[그림 III-4] 저비용항공사의 지역별 공급좌석 점유율(2010~2021년)

나. 주요 저비용항공사

1) 아시아·태평양지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	대한민국	Aero K	RF	CJJ
2	대한민국	Air Busan	BX	PUS
3	대한민국	Air Seoul	RS	ICN
4	대한민국	Fly Gangwon	4V	YNY
5	대한민국	JEJU air	7C	CJU
6	대한민국	Jin Air	LJ	ICN
7	대한민국	T'way Air	TW	GMP
8	일본	Jetstar Japan	GK	NRT
9	일본	Peach	MM	KIX
10	일본	Spring Japan	IJ	NRT
11	일본	ZIPAIR	ZG	NRT
12	중국	9 Air	AQ	CAN
13	중국	Air Guilin	GT	KWL



No	국가	항공사명	코드	사용공항
14	중국	Beijing Capital Airlines	JD	PKX
15	중국	Chengdu Airlines	EU	CTU
16	중국	China United Airlines	KN	PKX
17	중국	Colorful Guizhou Airlines (Duocai Guizhou Airlines)	GY	KWE
18	중국	Jiangxi Air	RY	KHN
19	중국	Lucky Air	8L	KMG
20	중국	Spring Airlines	9C	SHA
21	중국	Urumqi Air	UQ	URC
22	중국	West Air	PN	CKG
23	대만	Tigerair Taiwan	IT	TPE
24	말레이시아	AirAsia	AK	KUL
25	말레이시아	AirAsia X	D7	KUL
26	베트남	Pacific Airlines	BL	SGN
27	베트남	VietJet Air	VJ	HAN
28	싱가포르	Jetstar Asia	3K	SIN
29	싱가포르	Scoot	TR	SIN
30	인도	Air Deccan	0	BLR
31	인도	Air India Express	IX	CCJ
32	인도	AirAsia India	I5	BLR
33	인도	Go First	G8	DEL
34	인도	IndiGo	6E	DEL
35	인도	SpiceJet	SG	DEL
36	인도	TruJet	2T	HYD
37	인도네시아	Citilink	QG	SUB
38	인도네시아	Indonesia AirAsia	QZ	CGK
39	인도네시아	Lion Air	JT	CGK
40	인도네시아	TransNusa Air Services	8B	KOE
41	인도네시아	Wings Air	IW	SUB
42	카자흐스탄	FlyArystan	0	ALA

No	국가	항공사명	코드	사용공항
43	캄보디아	Lanmei Airlines	LQ	PNH
44	키르기스스탄	Air Manas	ZM	FRU
45	태국	Nok Air	DD	DMK
46	태국	Thai AirAsia	FD	DMK
47	태국	Thai AirAsia X	XJ	DMK
48	태국	Thai Lion Air	SL	DMK
49	태국	Thai VietJet Air	VZ	BKK
50	파키스탄	airblue	PA	KHI
51	필리핀	Cebgo	DG	MNL
52	필리핀	Cebu Pacific	5J	MNL
53	필리핀	Philippines AirAsia	Z2	MNL
54	호주	Jetstar Airways	JQ	MEL
55	홍콩	HK Express	UO	HKG

2) 유럽지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	네덜란드	Transavia	HV	AMS
2	노르웨이	Flyr	FS	OSL
3	노르웨이	Norse Atlantic Airways		OSL
4	노르웨이	Norwegian Air Shuttle AOC		OSL
5	노르웨이	Norwegian Air Shuttle ASA	DY	OSL
6	독일	Eurowings	EW	DUS
7	독일	Eurowings Discover	4Y	FRA
8	라트비아	airBaltic	BT	RIX
9	러시아	Pobeda	DP	VKO
10	러시아	Smartavia	5N	DME
11	루마니아	Blue Air	0B	OTP
12	루마니아	HiSky (Romania)	H4	IAS



No	국가	항공사명	코드	사용공항
13	몰도바	HiSky (Moldova)		KIV
14	몰타	Lauda Europe	LW	MLA
15	몰타	Malta Air	AL	MLA
16	스웨덴	Norwegian Air Sweden AOC	LE	ARN
17	스위스	easyJet Switzerland	DS	GVA
18	스페인	Iberia Express	I2	MAD
19	스페인	LEVEL		BCN
20	스페인	Volotea	V7	NAP
21	스페인	Vueling	VY	BCN
22	아이슬란드	PLAY	OG	KEF
23	아일랜드	Ryanair	FR	STN
24	아제르바이잔	Buta Airways		GYD
25	영국	easyJet	U2	LGW
26	영국	Jet2.com	LS	LBA
27	영국	Ryanair UK	RK	STN
28	영국	Wizz Air UK	W9	LTN
29	오스트리아	easyJet Europe	EC	VIE
30	오스트리아	Eurowings Europe	E2	VIE
31	우크라이나	SkyUp	PQ	KBP
32	이탈리아	blu-express		FCO
33	터키	AnadoluJet		ESB
34	터키	Onur Air	8Q	ISL
35	터키	Pegasus Airlines	PC	SAW
36	프랑스	French Bee	BF	ORY
37	프랑스	LEVEL France	LV	ORY
38	프랑스	Transavia France	TO	ORY
39	헝가리	Wizz Air	W6	BUD

3) 북미지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	미국	Allegiant Air	G4	LAS
2	미국	Avelo Airlines	XP	BUR
3	미국	Breeze Airways	MX	SLC
4	미국	Frontier Airlines	F9	DEN
5	미국	JetBlue Airways	B6	JFK
6	미국	Southwest Airlines	WN	DAL
7	미국	Spirit Airlines	NK	FLL
8	미국	Sun Country Airlines	SY	MSP
9	캐나다	Air Canada Rouge	RV	YYZ
10	캐나다	Flair Airlines	F8	YEG
11	캐나다	Jetlines		YVR
12	캐나다	Sunwing Airlines	WG	YYZ
13	캐나다	Swoop	WO	YYC
14	캐나다	WestJet	WS	YYC
15	캐나다	WestJet Encore	WR	YYC

4) 남미지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	멕시코	Viva Aerobus	VB	MTY
2	멕시코	Volaris	Y4	MEX
3	브라질	Azul	AD	VCP
4	브라질	Gol	G3	CGH
5	아르헨티나	Flybondi	FO	COR
6	아르헨티나	JetSMART (Argentina)	WJ	EPA
7	엘사바도르	Volaris El Salvador	N3	SAL
8	온두라스	EasySky		SAP
9	칠레	JetSMART (Chile)	JA	SCL



No	국가	항공사명	코드	사용공항
10	칠레	Sky Airline (Chile)	H2	SCL
11	코스타리카	Volaris Costa Rica	Q6	SJO
12	콜롬비아	Viva	VH	MDE
13	콜롬비아	Wingo	P5	BOG
14	페루	SKY Peru	H8	LIM
15	페루	Viva Perú	VV	LIM

5) 중동·아프리카 지역

No	국가	항공사명	코드	사용공항
1	UAE	Air Arabia	G9	SHJ
2	UAE	Air Arabia Abu Dhabi	3L	AUH
3	UAE	flydubai	FZ	DXB
4	UAE	Wizz Air Abu Dhabi	5W	AUH
5	사우디아라비아	flyadeal	F3	JED
6	사우디아라비아	flynas	XY	RUH
7	오만	SalamAir	OV	MCT
8	요르단	Jordan Aviation	R5	AMM
9	남아프리카	Comair (South Africa)	MN	CPT
10	남아프리카	FlySafair	FA	JNB
11	남아프리카	kulula.com	0	JNB
12	남아프리카	Mango	JE	CPT
13	모로코	Air Arabia Maroc	3O	CMN
14	이집트	Air Arabia Egypt	E5	HBE
15	이집트	FlyEgypt	FT	CAI
16	짐바브웨	fastjet Zimbabwe	FN	HRE
17	케냐	Fly540	5H	NBO
18	케냐	Freedom Air Express	4F	WIL
19	케냐	Jambojet	JM	NBO

5.3 주요 국가 항공산업 동향

〈표 III-10〉 주요 국가 항공산업 및 경제지수 현황(수송실적 20위)

(기준: 2022.2.28일)

구분	실적 ¹⁾ (2020) (백만톤킬로)	'22.3월누적 저비용점유율		기단			주당편수		주당화물처리(kg)	
		국내	국제	운항	비운항 ²⁾	주문	국내	국제	국내	국제
미 국	97,187	34.2%	21.6%	8,574	941	2,684	287,417	25,604	326,264,817	226,976,681
중 국 ³⁾	76,403	8.1%	6.8%	3,954	319	1,027	132,432	1,993	206,822,251	118,332,751
UAE	23,054	-	30.3%	459	93	592	36	9,422	-	93,514,234
카타르	18,876	-	5.6%	217	31	145	-	3,508	-	64,097,847
한국	16,536	61.9%	37.3%	317	73	192	6,316	1,542	11,043,865	65,730,065
러시아	16,324	16.2%	9.0%	1,027	218	306	19,233	2,204	17,404,976	12,139,291
일본	14,765	23.8%	20.8%	636	23	176	31,050	1,965	52,882,002	65,520,215
터키	14,421	40.0%	27.8%	543	47	180	8,743	7,631	15,344,674	55,676,540
독일	10,908	29.8%	34.8%	597	101	214	3,798	15,696	2,572,799	64,539,277
영국	10,856	47.1%	47.3%	709	124	273	5,460	18,621	1,618,287	50,712,341
네덜란드	9,524	0.0%	26.2%	244	7	17	36	7,945	247,570	43,214,972
프랑스	9,523	36.7%	34.9%	442	42	90	6,996	11,642	3,323,541	39,089,055
캐나다	8,669	20.9%	2.4%	1,207	159	160	18,224	6,191	14,500,271	26,367,105
인도	8,548	83.9%	45.8%	682	100	1,043	41,750	4,876	31,324,859	42,912,047
룩셈부르크	7,446	-	24.7%	63	-	-	-	964	-	26,843,731
아일랜드	6,999	37.7%	50.5%	374	19	162	112	3,511	-	6,079,524
브라질	6,123	66.5%	5.9%	552	41	212	26,326	1,459	27,295,647	17,774,639
싱가포르	5,942	-	30.0%	180	40	116	-	2,415	-	42,151,111
멕시코	5,826	70.3%	30.9%	457	61	184	16,094	7,804	13,147,793	30,578,095
사우디	5,768	35.1%	17.7%	286	12	146	7,122	4,140	12,989,838	28,600,270

주: 1) 실적(2020) - 2022.1월 ICAO 발표(2020년 말 기준자료)

2) 비운항 - Inactive

3) 중국 - 홍콩, 마카오 제외

자료: CAPA, OAG, IMF