



Ⅲ. 항공산업·레저 동향

- 1. 항공관련 경제지표 동향 / 81
- 2. 항공산업관련 주요 동향 / 89
- 3. 항공기 제작 및 정비 동향 / 91
- 4. 우리나라 항공레저 동향 / 93
- 5. 기타 / 95





Ⅲ 항공산업·레저 동향

1. 항공관련 경제지표 동향

1.1 경제동향 및 전망

가. 경제동향¹⁾

- 한국개발연구원(KDI)에 따르면 우리 경제는 완만한 경기 회복세를 유지하고 있으나, 우크라이나 사태 이후 대외 여건이 악화되며 경기 하방위험이 확대됨
 - 2월에는 대면서비스업의 위축에도 불구하고 제조업을 중심으로 완만한 경기 회복세가 지속됨
 - 우크라이나 사태 발발 이후로는 원자재가격의 가파른 상승세와 대외 불확실성에 대한 우려로 주력 업종을 중심으로 기업심리가 크게 악화됨
- 수출은 원자재가격이 급등함에 따라 금액 기준으로 높은 증가세를 유지
 - 3월 수출은 전월(20.6%)에 이어 18.2%의 높은 증가율을 기록했고, 품목별로는 반도체(38.0%)가 양호한 흐름을 유지한 가운데, 가격이 급등한 석유제품(90.1%), 철강(26.8%)도 큰 폭으로 증가
 - 수입은 주요 에너지원(원유, 가스, 석유제품, 석탄)의 증가폭이 확대(55.9%→128.6%)되며 전월(25.2%)보다 높은 27.9%의 증가율을 기록
 - 2월 교역조건은 전월(-7.0%)보다 낮은 -7.4%의 상승률을 기록하였으며, 3월 무역수지는 1.4억 달러의 소폭 적자를 기록
- 우크라이나 사태 이후 원자재가격이 급등하고 미국의 금리인상도 가속화될 것으로 전망되는 등 세계경제의 하방위험이 증대
 - 상품교역과 제조업심리 등 글로벌 경기 흐름을 반영하는 주요 지표의 개선 추세가 약화됨
 - 우크라이나 사태로 공급 차질이 지속되고 물가상승 압력도 확대되면서 주요국의 경기 회복세가 제약될 가능성
 - 미국은 민간소비를 중심으로 경기 전반이 완만한 성장세를 유지하였으나, 원자재가격 급등과 공급망 불안 등으로 불확실성이 확대되는 모습
 - 유로존도 소비와 수출 등이 회복세를 보였으나, 우크라이나 사태의 악화로 물가 불안은 지속되고 성장세도 점차 둔화될 전망
 - 일본은 생산과 소비 관련 지표가 부진한 흐름을 이어가면서 상대적으로 더딘 경기 회복세를 나타내고 있으며, 중국은 대부분의 실물지표가 개선되고 있으나, 코로나19 확산에 따른 봉쇄조치,

1) 자료: KDI 경제동향(2022.4)

우크라이나 사태 등으로 대내외 여건이 악화되며 성장세 둔화 우려가 높아짐

- 원자재가격 급등과 금융시장 불안은 2022년 세계경제 성장률은 하락하고 소비자물가 상승률이 크게 확대되는 요인으로 작용 가능

〈표 III-1〉 주요 경제지표

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2020	2021	2021			2022			
			II	III	IV	I	1	2	3
전산업생산 All Industry Production	-1.1	4.9	7.3	3.9	5.7	3.9	4.3	4.2	3.1
광공업생산 Industrial Production	-0.3	7.4	13.1	5.8	6.4	4.6	4.2	6.3	3.7
서비스업생산 Service Production	-2.0	4.4	5.7	3.9	5.5	4.1	4.7	3.8	3.7
소매판매액 Retail Sales Index	-0.2	5.9	5.0	5.6	6.4	2.9	4.7	1.6	2.3
설비투자지수 Index of Equipment Investment	5.9	9.6	13.2	6.2	6.2	-1.6	0.1	2.3	-6.0
건설기성액(불변) Value of Construction Completed(Constant Price)	-2.1	-6.7	-7.2	-8.1	-2.9	-2.6	6.0	-4.6	-7.3
수출(통관) Export(f.o.b.)	-5.5	25.7	42	26.5	24.5	18.1	15.5	20.7	18.2
수입(통관) Imports(c.i.f.)	-7.1	31.5	37.7	37.5	39.4	29.5	35.3	25.2	27.9
무역수지(십억달러) Balance of Trade (Billion US Dollars)	44.9	29.3	7.5	7.7	4.4	-4.0	-4.7	0.9	-0.1
실업률 Unemployment Rate	4.0	3.7	3.7	3.1	3.4	3.0	3.6	2.7	2.7
취업자수 Number of Employed	-0.8	1.4	2.3	2.1	2.4	3.8	4.4	3.9	3.1
소비자물가 Consumer Price	0.5	2.5	2.5	2.5	3.5	3.8	3.6	3.7	4.1
국고채 3-year Treasury Bonds	0.98	1.8	1.45	1.59	1.8	2.66	2.19	2.24	2.66
종합주가지수 KOSPI	2,873	2,978	3,297	3,069	2,978	2,758	2,663	2,699	2,758
원/달러 환율 Won/Dollar Exchange Rate	1,086.3	1,188.8	1,126.1	1,184.0	1,188.8	1,212.1	1,205.5	1,202.3	1,212.1
OECD 경기선행지수 OECD Composite Leading Indicator	-2.1	3.4	7.4	3.0	1.8	0.6	1.0	0.6	0.1
유가(두바이, 달러/배럴) Oil Price(Dubai, US\$/bbl)	42.3	69.4	67.1	71.7	78.3	96.2	83.5	92.4	110.9

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



나. 경제전망

- 한국은행이 '22.2.24일 발표한 「경제전망(2022.2월)」에 따르면 최근 국내외 여건변화 등을 감안할 때, 경제성장률은 금년과 내년중 각각 3.0%, 2.5% 수준을 나타낼 전망
- 국내 경기는 대내외 불확실성 증대에도 글로벌 경제활동 재개 지속, 국내 방역조치 완화 기조 등에 힘입어 양호한 성장세를 지속할 것으로 예상
 - 민간소비는 겨울철 감염병 확산의 영향을 받았으나 소득여건 및 소비심리 개선에 힘입어 회복흐름이 점차 재개될 전망
 - 설비투자는 건조한 IT 수요, 자동차 생산차질 완화 등으로 양호한 흐름을 나타낼 전망
 - 건설투자는 건물건설이 개선되고 토목건설도 증가로 전환되면서 회복세를 나타낼 전망
 - 상품수출은 IT품목 등에서 건조한 글로벌 재화수요가 지속되면서 건설한 증가세를 이어갈 전망
- 취업자수는 금년과 내년중 각각 28만명, 20만명 증가할 전망
 - 경기회복, 방역정책 전환 등으로 서비스업을 중심으로 취업자수 증가세가 이어질 전망
- 소비자물가 상승률은 금년과 내년중 각각 3.1%, 2.0%를 나타낼 전망
 - 에너지·원자재가격 상승, 글로벌 공급병목 등의 영향으로 물가상승압력이 광범위하게 확산되면서 올해 소비자물가 상승률은 지난해 수준을 상당폭 상회할 전망
- 경상수지 흑자규모는 금년과 내년중 각각 700억달러, 680억달러를 기록할 전망
 - GDP 대비 경상수지 흑자 비율은 금년 4% 내외에서 내년 3% 중반으로 낮아질 전망

〈표 Ⅲ-2〉 한국은행 경제성장 전망

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2021			2022 ^{e)}			2023 ^{e)}
	상반	하반 ^{e)}	연간 ^{e)}	상반	하반	연간	연간
GDP	4.0	4.0	4.0	2.8	3.1	3.0	2.5
민간소비	2.4	4.8	3.6	3.9	3.2	3.5	2.6
설비투자	12.6	4.1	8.3	-1.3	5.8	2.2	1.7
지식재산생산물투자	4.0	3.7	3.9	4.2	3.7	3.9	3.8
건설투자	-1.5	-1.5	-1.5	0.6	4.0	2.4	2.3
상품수출	14.4	6.0	9.8	4.5	2.5	3.4	2.2
상품수입	12.5	11.2	11.8	5.6	2.1	3.8	2.3

주: '22년 및 '23년도는 예상치, Expectation

- 세계경제는 감염병 확산세 심화에도 회복흐름을 이어갈 전망
 - 주요국은 4/4분기중 양호한 회복흐름을 유지하였으나 금년 들어 오미크론 변이 확산으로 성장세가 다소 주춤
 - 향후 선진국의 방역조치 완화, 신흥국의 백신접종 확대 등에 힘입어 경제활동이 점차 재개될 전망
 - 향후 상품교역은 글로벌 공급차질이 점차 완화되면서 양호한 흐름을 이어가겠으며, 서비스교역은 주요국의 입국제한 완화 등으로 완만하게 회복될 전망
 - 미국은 오미크론 변이 확산에도 4/4분기 이후 고용과 소비 개선세에 힘입어 회복흐름을 지속하면서 향후 감염병 확산세가 진정되면서 소비 개선 및 노동공급 증가, 공공 인프라투자 확대 등으로 성장세가 이어질 전망
 - 유로지역은 겨울철 감염병 확산세가 심화되면서 4/4분기 이후 소비를 중심으로 성장세가 다소 둔화되었으나, 향후 방역조치 완화, 경제회복기금 집행 등이 회복흐름을 뒷받침할 전망
 - 일본은 4/4분기중 공급차질 완화 등으로 경기반등 흐름을 보였으나 최근 들어 소비를 중심으로 회복세가 약화되었고 향후 감염병 확산세 완화에 따른 경제활동 재개, 정부의 대규모 재정지출 등이 회복흐름을 뒷받침할 전망
 - 중국은 4/4분기 이후 감염병 확산세 지속, 부동산경기 부진 등으로 소비와 투자를 중심으로 성장세가 둔화되었고 향후 완화적 통화정책, 인프라투자 확대 등으로 경기둔화 속도는 완만할 것으로 예상



〈표 Ⅲ-3〉 우리나라 2021~2023년도 경제성장률 전망 요약

(단위: %)

구 분	2021	2022	2023	발표시점
OECD	4.0%	3.0%	2.7%	2021/12/01
IMF	4.0%	2.5%	2.9%	2022/04/19
한국은행	4.0%	3.0%	2.5%	2022/11/25
아시아개발은행(ADB)	4.0%	3.0%	2.6%	2022/04/06
아세안+3 거시경제조사기구(AMRO)	4.0%	3.0%	2.6%	2022/04/12
LG경제연구원	3.9%	2.8%	-	2021/12/13
현대경제연구원	4.0%	2.6%	-	2022/04/15
KDI	4.0%	3.0%	-	2021/11/11

주: 각 기관별 발표 자료

1.2 환율

- 1월중 원/달러 환율은 우리나라 기준금리 인상 등에도 불구하고 미 연준의 긴축 가속화 기대 강화, 러시아·우크라이나 간 지정학적 긴장 등에 따른 투자심리 위축 등으로 상승
- 2월중 원/달러 환율은 ECB 총재의 인플레이션 우려 발언, 영란은행의 매파적 통화정책 결정, 러시아·우크라이나 사태의 일시적 긴장 완화 등으로 미 달러화지수가 하락하였다가 2월 하순 들어 러시아의 우크라이나 침공에 따른 긴장 고조, 유가 급등 등의 영향으로 큰 폭 반등
- 3월 이후 원/달러 환율은 미 연준의 긴축 강화 기대, 우크라이나 사태, 유가 급등 등으로 상승하였다가 지정학적 긴장 일부 완화 등으로 투자심리가 다소 개선되면서 상승폭을 축소
- 4월 들어서는 연준 주요 인사들의 매파적 발언, 서방의 러시아 추가 제재 조치 등에 따른 인플레이션 우려 강화 등의 영향으로 상승
- 1/4분기 원/엔 환율은 2월까지 상승하다 3월 하락하였고, 원/위안 환율은 1월부터 3월까지 지속적으로 상승세를 보임

<표 III-4> 원/달러, 원/엔 및 원/위안 환율 추이

(기말 기준, 단위: 원, 달러, 엔, 위안, %)

구분	2020	2021		2022				
			3/4	4/4	1/4	1월	2월	3월
원/달러	1086.30 (-6.1%)	1086.30 (-6.1%)	1,184.00 (5.1%)	1,188.80 (0.4%)	1,188.80 (0.4%)	1205.50 (1.4%)	1202.30 (-0.3%)	1212.10 (0.8%)
(평균)	1180.01 (1.2%)	1180.01 (1.2%)	1,158.29 (3.3%)	1,183.06 (2.1%)	1,183.06 (2.1%)	1195.30 (1.0%)	1197.75 (0.2%)	1221.27 (2.0%)
원/100엔 ¹⁾	1051.14 (-0.8%)	1051.14 (-0.8%)	1,057.85 (3.8%)	1,032.39 (-2.4%)	1,032.39 (-2.4%)	1044.76 (1.2%)	1040.73 (-0.4%)	995.20 (-4.4%)
(평균)	1105.29 (3.3%)	1105.29 (3.3%)	1,051.82 (2.7%)	1,040.23 (-1.1%)	1,040.23 (-1.1%)	1040.67 (0.1%)	1039.22 (-0.1%)	1028.26 (-1.1%)
원/위안	167.02 (0.9%)	167.02 (0.9%)	182.95 (5.0%)	186.63 (2.0%)	186.63 (2.0%)	189.62 (1.6%)	190.52 (0.5%)	190.68 (0.1%)
(평균)	170.89 (1.3%)	170.89 (1.3%)	179.00 (3.2%)	185.09 (3.4%)	185.09 (3.4%)	187.98 (1.2%)	188.82 (0.4%)	192.11 (1.7%)

주: 1) KEB하나은행 고시 대고객 매매기준율(당일 최종 고시가)

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

자료: 한국은행

1.3 항공유가

- 제트항공유의 '22년 1/4분기 Platts 지수²⁾는 증가세가 지속되면서 '22.4.29일 476.7을 기록
- 제트항공유 월별 Platts 지수: 266.3(1.7) → 281.6(1.21) → 305.4(2.4) → 387.4(3.4) → 441.8(3.25) → 438.4(4.14) → 476.7(4.29)
- 제트항공유의 지역별 비중을 살펴보면 북미 39%, 유럽 & CIS 28%, 아시아 & 오세아니아 22% 순으로 나타남
- 지역별 제트항공유 Platts 지수는 북미 지역이 513.03로 가장 높고, 아시아 & 오세아니아 지역이 416.22로 가장 낮음

<표 III-5> 지역별 제트항공유 Platts 지수 및 가격

(2022.4.29일 기준)

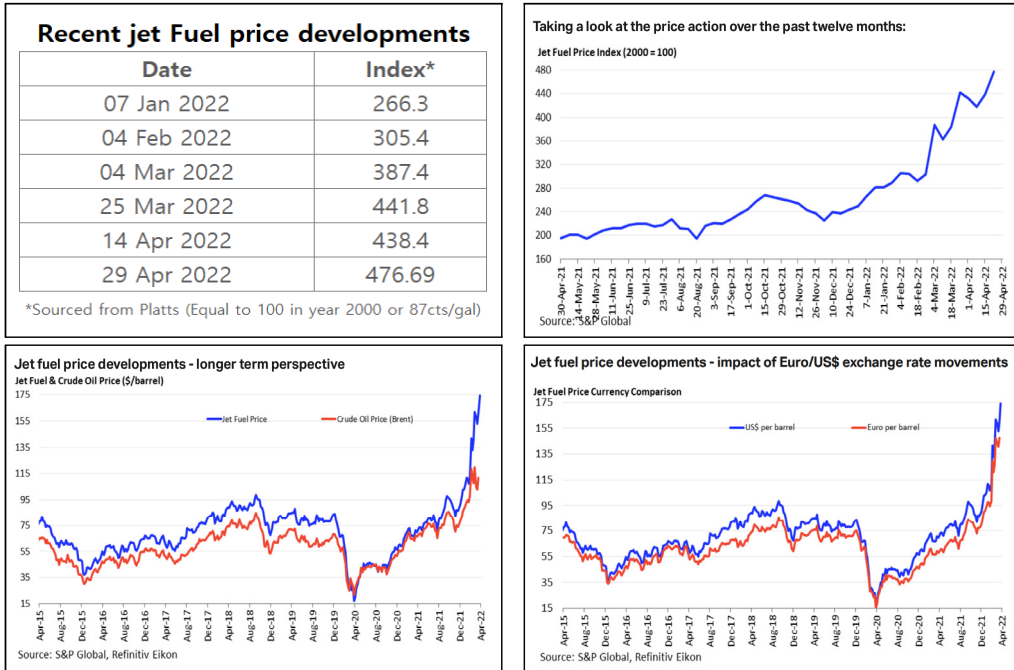
구분	Index 비중(%)	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000=100	전주 대비(%)	전월 대비(%)	전년 대비(%)
Jet Fuel Price	100%	415.19	174.38	1377.06	476.69	8.7%	7.9%	149.4%
아시아 & 오세아니아	22%	346.84	145.67	1150.80	416.22	3.4%	3.0%	111.9%
유럽 & CIS	28%	419.57	176.22	1390.38	474.79	11.0%	7.7%	154.4%
중동 & 아프리카	7%	367.65	154.41	219.17	461.12	6.2%	4.7%	128.9%
북미	39%	459.47	192.98	1524.52	513.03	10.5%	10.6%	170.5%
남미 & 중미	4%	412.60	173.29	1369.02	480.05	4.1%	10.1%	142.4%

자료: IATA

2) Platts는 2000년대의 유가를 100으로 환산하여 유가지수를 산정



- 원유가가 내리면 제트유가도 내리는 동조화(coupling)현상을 그래프로 확인가능하며, 원유가와 제트유가 간 차이(spread)가 어느 정도 일정하게 유지
- '22.4.29일 기준 제트유는 배럴당 174.38달러로 전주 대비 8.7%, 전월 대비 7.9%, 전년 대비 149.4% 증가



[그림 Ⅲ-1] 제트항공유 Platts 지수 및 가격변동

1.4 유류할증료 현황 분석

가. '22.4월 유류할증료 현황

- 국제선 유류할증료는 '22년 1월 8단계로 유지하다 2월 6단계로 다시 하락했으나 3월 10단계, 4월 14단계, 5월 17단계가 적용되었으며 이는 2016년 7월 유류할증료에 거리비례구간제가 적용된 이후 가장 높은 수준임
 - 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) → 17단계(22.5)

- 국제선 유류할증료의 기준이 되는 '22년 3월 16일~'22년 4월 15일 싱가포르 국제석유시장 항공유(MOPS) 가격이 갤런당 318.23센트를 기록함에 따라 17단계로 책정
- 국내선 유류할증료(부가세 포함)는 '22년 1월 및 2월 소폭 하락했으나 3월부터 다시 상승세를 보이며 5월 14,300원 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) → 14,300원('22.5)



2. 항공산업관련 주요 동향

2.1 코로나19가 항공산업에 미친 영향³⁾

- 코로나19 팬데믹이 끝이 보이면서 항공산업은 다시 한번 성장의 태세를 갖추면서 2023년 초 전 세계 국내 여행수요가 2019년 팬데믹 이전 수준을 넘어서고 향후 10년간 꾸준한 성장을 보일 것
- 올리버 와이먼(Oliver Wyman)이 발표한 ‘2022-2032 글로벌 항공기단과 MRO 전망’에 따르면 2023년 상반기 항공기 대수는 2020년 1월 수준에 해당되는 약 2,800대에 달하고, 2032년 초 38,100대에 이를 것이라고 밝힘
 - 지난 10년(2010~2019) 동안 수요가 꾸준히 증가했던 것과 달리, 2032년까지 향후 10년 내 직면할 가장 큰 과제는 수익성 있는 성장으로 항공의 탄력성과 수익성 측면의 주요 도전이 될 것

가. 코로나19와 기후변화

- 코로나19는 항공 및 항공우주산업에 지속적인 영향을 미치고 있음
 - 2021년 말 오미크론 변이 바이러스의 급속한 확산으로 해외로 향하는 비즈니스 여행 및 레저 여행의 회복이 지연되었고, 인력 부족, 정부의 여행 규제, 공급망 중단까지 다양한 문제를 야기함
- 항공 수요와 항공기 대수의 증가는 항공업계가 직면한 탄소배출량 문제를 악화시킬 수 있음
 - 전체 이산화탄소 배출량에서 항공부분이 차지하는 점유율은 2.3%로 육상교통 및 기타 경제활동에 비해 미약함
 - 그러나 2022년부터 2032년 사이 전 세계 항공기는 수요에 따라 49%까지 성장하면서 발생하는 배출량도 증가할 전망
- 항공기 제조업체와 항공사는 연비 향상을 위해 끊임없는 노력을 하고 있음
 - 공급좌석킬로미터(ASK) 기준으로 항공기는 1990년 이후 설계, 공기역학, 재료 및 운영 효율성 개선을 통해 배출량을 절반으로 감축
 - 그러나 배출량에 대한 이러한 노력에도 불구하고 항공 여행 수요를 넘어서기 어려움

3) Forbes, Aviation Is Poised For A Decade Of Growth, But There Are Headwinds Besides Covid-19 (<https://www.forbes.com/sites/oliverwyman/2022/02/24/why-aviation-will-grow-for-a-decade-but-there-are-headwinds-besides-covid-19/?sh=20d0fd123d10>)

- 수소 및 전기배터리 등 개발 중인 비 화석 추진 시스템을 상용항공기에 적용하는 것은 10년 이상의 시간이 필요해 항공사들은 대안책으로 지속가능한 항공연료(SAF)에 의존
 - 많은 항공사들이 SAF 사용량을 최대 10%까지 늘릴 계획이나 현재 이러한 요구를 충족시킬 만큼 생산력이 충분하지 않으며, 현재 항공유보다 고가인 SAF 사용으로 항공사의 운영비가 상승할 전망
 - 업계가 손익분기점을 유지하려면 효율적인 신형 항공기 도입과 함께 최소 15%의 연료 혼합이 필요

나. 인력 부족과 비즈니스 여행

- 팬데믹 이전부터 항공산업은 이미 조종사, 항공정비사 등의 주요 항공인력의 잠재적 부족에 직면함
 - 코로나19 이전, 베이비붐 세대가 은퇴 연령에 도달하면서 인력 문제가 대두되었으나, 코로나19 이후 종사자들의 조기 퇴직으로 추세가 악화됨
 - 코로나19로 항공 수요가 감소하면서 많은 예비 조종사 및 정비사들의 고용이 지연됨
- 코로나19로 비즈니스 여행은 레저 여행보다 회복이 더딜 전망
 - 코로나19로 기업은 화상회의 및 기타 원격 작업 기술을 통한 비대면으로 효율적이고 효과적인 사업 수행으로 출장 수요 증가가 더디고 이는 항공사 수익에 영향을 미칠 것

다. 협폭동체(Narrowbody) 항공기의 이점

- 국내 여행 수요와 코로나19로 장거리 노선의 회복 지연을 고려할 때 항공산업의 단기 회복은 대부분 협폭동체 항공기 운용에 있음
 - 전 세계 항공기 중 협폭동체 항공기는 2020년 1월 58%에서 2032년 64%까지 점유율이 증가하나, 대다수의 항공기 증가분은 현재 미 운용중인 항공기 또는 제조업체의 재고일 것
 - 광폭동체(Widebody) 항공기의 회복은 협폭동체 항공기 수요가 증가 후 2023년 말에 이루어지고 그 즈음 해외 여행이 활기를 띠 전망
- 항공산업은 향후 10년간 지속적인 확장을 하나 이익 창출 및 지속가능성 유지는 어려울 전망
 - 업계는 코로나19 영향을 벗어나지 못했고 이미 기후변화와 같은 단기 및 장기 투자에 초점을 맞추어야함
- 항공산업은 코로나19가 미친 악영향으로 향후 발전을 위한 스마트 전략이 필요



3. 항공기 제작 및 정비 동향

3.1 글로벌 항공기 제작 동향

가. 항공기 운용

- CAPA 자료를 분석한 결과 세계 운용중인 항공기 31,303대 중 보잉사 제작항공기가 11,304대로 전체의 36.1%, 에어버스 제작 항공기가 9,872대로 31.5% 비율을 나타냄⁴⁾

〈표 Ⅲ-6〉 제작사별 항공기 운용 현황

(2022.5.2일 기준, 단위: 대, %)

제작사	대수	비율	제작사	대수	비율
Airbus	9,872	31.5	Hawker Siddeley Aviation	11	0.0
Antonov	320	1.0	Ilyushin	123	0.0
ATR	939	3.0	IPTN Indonesia	4	0.4
Beech Aircraft Corporation	632	2.0	Let	150	0.0
Boeing	11,304	36.1	Lockheed Company	34	0.5
Boeing/McDonnell Douglas	272	0.9	Mitsubishi	5	0.1
Bombardier	1,160	3.7	Pilatus Aircraft Ltd	62	0.0
British Aerospace	258	0.8	Piper	2	0.2
Britten-Norman	152	0.5	PZL Mielec	17	0.0
CASA	42	0.1	Reims-Cessna	9	0.1
Cessna Aircraft Company	1,012	3.2	Saab	221	0.0
Comac	74	0.2	Short Brothers	90	0.7
De Havilland of Canada	1,252	4.0	Sukhoi	149	0.3
Dornier	201	0.6	Swearingen Corporation	241	0.5
Embraer	2,256	7.2	Tupolev	25	0.8
Fokker	197	0.6	Viking	95	0.1
GAF	6	0.0	Xian Aircraft Industry Company	39	0.3
Grumman Aircraft Corporation	7	0.0	Yakovlev	30	0.1
Harbin Aircraft Industries Group	40	0.1			
합계			31,303		

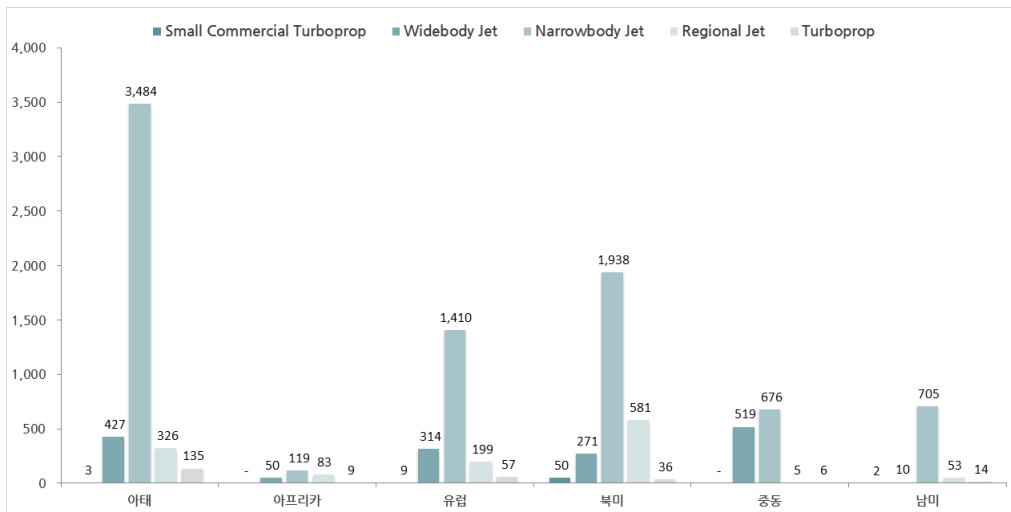
주: In service 기준, 일부 제작사 자료 미포함

4) CAPA(2022.5.2) 공급석 기준

나. 항공기 제작

● 항공기 유형별 지역별 주문 현황(2022.5.2일 현재 기준)

- 소형 상업용 터보프롭기⁵⁾: 아·태 3대, 유럽 9대, 북미 50대, 남미 2대
- 광폭동체 제트기⁶⁾: 아·태 427대, 아프리카 50대, 유럽 314대, 북미 271대, 중동 519대, 남미 10대
- 협폭동체 제트기⁷⁾: 아·태 3,484대, 아프리카 119대, 유럽 1,410대, 북미 1,938대, 중동 676대, 남미 705대
- 지역용 제트기⁸⁾: 아·태 326대, 아프리카 83대, 유럽 199대, 북미 581대, 중동 5대, 남미 53대
- 터보프롭기: 아·태 135대, 아프리카 9대, 유럽 57대, 북미 36대, 중동 6대, 남미 14대



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
- '22.4.30일까지 경량항공기 및 초경량비행장치는 총 35,536대가 등록 또는 신고됨⁹⁾
 - 경량항공기(219대, '22.4.30일 기준): 항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 비행기, 헬리콥터, 자이로플레인(gyroplane) 및 동력패러슈트(powerd parachute) 등을 의미함(항공안전법 제2조제2호)

〈표 Ⅲ-7〉 경량항공기 등록 현황

('22.4.30일 기준, 단위: 대)

구 분	동력비행장치		회전익비행장치		동력패러슈트	합계
	타면조종형 비행기	체중이동형 비행기	경량 헬리콥터	자이로 플레인		
대수	196	4	7	6	6	219

자료: 국토교통부 항공기술과

- 초경량비행장치(35,317대, '22.2.28일 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

(‘22.2.28일 기준, 단위: 대)

구 분	동력비행장치		동력패러 글라이더	패러 글라이더	행글 라이더	기구류	무인비행장치		낙하산	합계
	조종형 비행기	체중이동형 비행기					무인동력 비행장치	무인 비행선		
대수	9	3	410	1,204	0	61	33,564	48	18	35,317

자료: 한국교통안전공단 드론관리처

- 2022.3월 말 기준 경량항공기는 1,521명, 초경량비행장치는 82,902명이 자격 취득

〈표 III-9〉 경량 및 초경량 비행장치 자격취득 현황

(‘22.3.31기준, 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	28,241	106
2022.1	6,261	24
합계	82,902	1,521

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

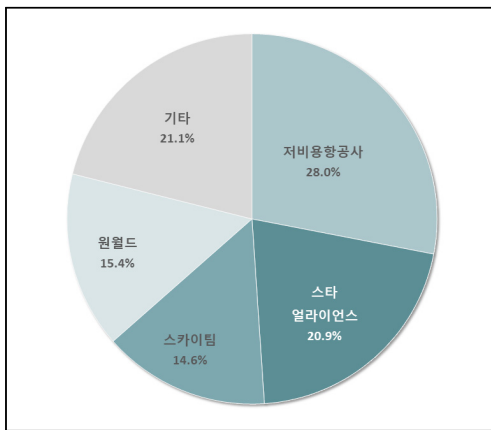


5. 기타

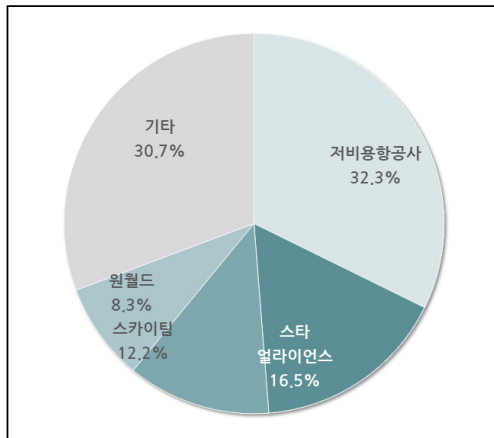
5.1 항공사 제휴 현황

- 항공사 제휴별 ASK 기준 운송력 점유율은 Star Alliance 20.9%, SkyTeam 14.6%, Oneworld 15.4%, 저비용항공사 28.0%, 기타 항공사 21.1%
- 항공사 제휴별 기단현황은 Star Alliance 3,606대, SkyTeam 2,703대, Oneworld 2,188대, 저비용항공사 5,736대, 기타 항공사 17,070대

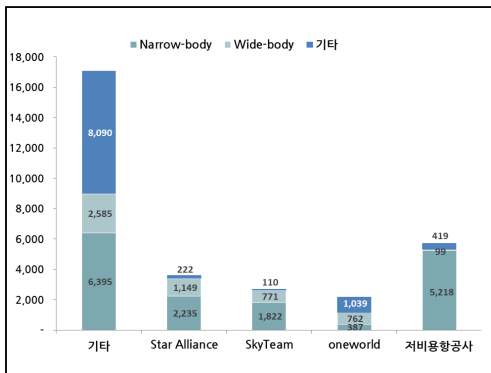
(2022.5.2일 기준)



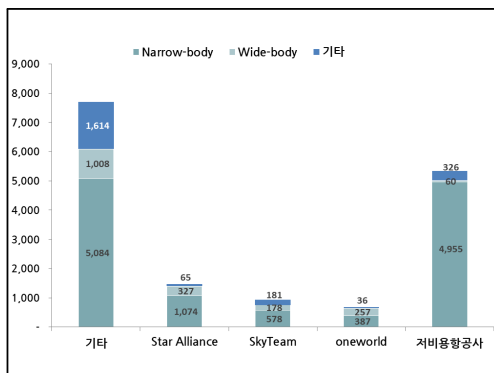
전 세계 제휴별 ASK 점유율



아·태지역 제휴별 ASK 점유율



기단규모



기단주문

[그림 Ⅲ-3] 항공사 제휴별 현황

5.2 주요 국가 항공산업 동향

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

(기준: 2022.5.2일)

구분	실적 ¹⁾ (2020) (백만톤킬로)	'22.5월누적 저비용점유율		기단			주당편수		주당화물처리(kg)	
		국내	국제	운항	비운항 ²⁾	주문	국내	국제	국내	국제
미 국	97,187	34.2%	21.6%	8,641	861	2,695	289,143	27,428	322,253,532	250,715,819
중 국 ³⁾	76,403	8.1%	6.8%	3,733	546	1,029	115,641	2,691	175,398,400	135,622,451
UAE	23,054	-	30.3%	463	86	591	36	9,926	-	106,097,287
카타르	18,876	0.0%	5.6%	218	30	145	-	3,789	-	67,085,563
한국	16,536	61.9%	37.3%	318	73	191	6,712	1,758	12,218,222	66,077,013
러시아	16,324	16.2%	9.0%	1,028	206	300	22,637	2,977	22,008,818	10,004,299
일본	14,765	23.8%	20.8%	640	20	174	33,792	2,264	58,638,710	66,586,679
터키	14,421	40.0%	27.8%	554	36	174	11,468	11,628	19,888,012	66,512,872
독일	10,908	29.8%	34.8%	625	79	209	5,100	22,634	3,840,501	76,086,734
영국	10,856	47.1%	47.3%	761	84	270	6,502	27,228	1,668,875	64,447,645
네덜란드	9,524	0.0%	26.2%	245	8	14	40	10,087	177,137	47,245,166
프랑스	9,523	36.7%	34.9%	454	34	89	8,170	15,763	4,129,659	48,477,312
캐나다	8,669	20.9%	2.4%	1,218	152	181	23,253	7,038	13,876,281	26,103,322
인도	8,548	83.9%	45.8%	685	102	1,036	39,764	5,632	31,024,211	55,431,358
룩셈부르크	7,446	0.0%	24.7%	62	1	-	-	1,238	-	26,007,642
아일랜드	6,999	37.7%	50.5%	392	14	152	112	3,511	-	8,552,383
브라질	6,123	66.5%	5.9%	556	37	210	26,853	1,420	27,261,903	16,202,095
싱가포르	5,942	0.0%	30.0%	187	35	112	-	3,338	-	46,389,535
멕시코	5,826	70.3%	30.9%	465	67	182	17,213	7,011	13,979,220	27,723,346
사우디 아라비아	5,768	35.1%	17.7%	287	10	144	7,123	5,424	12,313,158	36,878,642

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

2) 비운항 - Inactive

3) 중국 - 홍콩, 마카오 제외

자료: CAPA, OAG, IMF