



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 서비스업이 개선되었으나 대외여건의 악화로 제조업은 정체되면서, 경기 회복세가 완만한 수준을 지속함
 - 방역조치 해제의 영향이 점차 확대되며 대면서비스업을 중심으로 내수경기가 회복세를 지속함
 - 도소매업, 숙박 및 음식점업, 운수 및 창고업 등 방역조치 해제의 영향이 컸던 업종을 중심으로 서비스업생산의 증가폭이 확대됨
 - 고용시장도 대면서비스업을 중심으로 취업자 수 증가폭이 크게 확대되며 양호한 흐름을 이어감
- 지정학적 위험의 장기화와 주요국의 긴축기조 등 대외 여건의 악화로 제조업이 정체되면서 경기 회복세를 제약하고 있음
 - 우리 경제의 성장세를 주도했던 반도체 등 ICT 부문의 생산은 대외여건 악화로 감소세를 보임
 - 아울러 물가상승세가 크게 확대되면서 기업심리지수와 소비자심리지수가 비교적 큰 폭으로 하락하는 등 경제심리가 위축되는 모습
- 수출은 중국의 봉쇄조치가 완화되며 일평균 기준으로 증가세가 확대됨
 - 6월 수출은 전월(21.3%)보다 낮은 5.4%의 증가율을 기록하였으나, 조업일수(+2일→-2일)의 영향을 배제한 일평균 기준으로는 증가폭(10.7%→15.0%)이 확대됨
 - 수입은 주요 에너지원(76.1%→57.7%)을 중심으로 전월(32.0%)보다 낮은 19.4%의 증가율을 기록
 - 5월 교역조건은 전월과 동일한 -10.6%의 상승률을 기록하였으며, 6월 무역수지는 전월(-17.1억 달러)에 이어 24.7억 달러의 적자를 기록
- 우크라이나 사태가 장기화되고 미국의 통화긴축 기조도 강화되면서 세계 경제의 하방압력은 더욱 확대되는 모습
 - 우크라이나 사태와 중국 봉쇄조치의 영향으로 세계 산업생산과 상품교역이 부진한 흐름을 지속하였고, 향후 경기상황을 반영하는 선행지표도 기준 이하로 하락

1) 자료: KDI 경제동향(2022.7)

- 글로벌 공급 제약과 높은 에너지 및 식품 가격으로 주요국에서 가파른 물가 상승세가 지속되고 있어 경기 전반에 대한 불확실성이 증대
 - 미국은 민간소비를 중심으로 완만한 회복 흐름을 나타내고 있으나, 고물가에 대응한 통화긴축 가속화로 성장률 전망이 하향 조정됨
 - 유로존도 소비를 중심으로 완만한 회복세를 유지하였으나, 우크라이나 사태와 높은 인플레이션이 지속되고 있어 경제전망은 부정적인 평가가 우세
 - 일본은 공급망 교란과 원자재가격 급등이 경기 회복세를 제약하고 있으나, 가계소비와 기업 심리지표는 완만한 개선 흐름을 유지
 - 중국은 실물지표의 부진이 일부 완화되고 봉쇄 해제 이후 경기 회복에 대한 기대도 높아지고 있으나, 대내외 경제여건은 여전히 취약한 상황
- 최근 국제기구들은 주요국의 성장세 둔화 흐름이 지속될 것으로 예상하면서, 세계 경제의 성장률 전망치를 비교적 큰 폭으로 하향 조정

〈표 III-1〉 주요 경제지표

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2020	2021	2021		2022				
			III	IV	I	II	4	5	6
전산업생산 All Industry Production	-1.1	4.9	3.9	5.7	4.0	-	4.4	7.1	-
광공업생산 Industrial Production	-0.3	7.4	5.8	6.4	4.7	-	3.5	7.3	-
서비스업생산 Service Production	-2.0	4.4	3.9	5.5	4.1	-	5.0	7.5	-
소매판매액 Retail Sales Index	-0.2	5.9	5.6	6.4	2.8	-	0.4	0.7	-
설비투자지수 Index of Equipment Investment	5.9	9.6	6.2	6.2	-1.3	-	-12.1	5.1	-
건설기성액(불변) Value of Construction Completed(Constant Price)	-2.1	-6.7	-8.1	-2.9	-1.5	-	-2.3	8.2	-
수출(통관) Export(f.o.b.)	-5.5	25.7	26.5	24.5	18.3	13.0	12.9	21.3	5.4
수입(통관) Imports(c.i.f.)	-7.1	31.5	37.5	39.4	29.5	23.1	18.5	32.0	19.4
무역수지(십억달러) Balance of Trade (Billion US Dollars)	44.9	29.3	7.7	4.4	-3.7	-6.7	-2.5	-1.7	-2.5



구 분	2020	2021	2021		2022				
			Ⅲ	Ⅳ	Ⅰ	Ⅱ	4	5	6
실업률 Unemployment Rate	4.0	3.7	3.1	3.4	3.0	-	2.7	2.8	-
취업자수 Number of Employed	-0.8	1.4	2.1	2.4	3.8	-	3.2	3.4	-
소비자물가 Consumer Price	0.5	2.5	2.5	3.5	3.8	5.4	4.8	5.4	6.0
국고채 3-year Treasury Bonds	0.98	1.8	1.59	1.8	2.66	2.66	2.96	3.03	3.55
종합주가지수 KOSPI	2,873	2,978	3,069	2,978	2,758	2,758	2,695	2,686	2,333
원/달러 환율 Won/Dollar Exchange Rate	1,086.3	1,188.8	1,184.0	1,188.8	1,212.1	1,298.4	1,255.9	1,237.2	1,298.4
OECD 경기선행지수 OECD Composite Leading Indicator	-2.1	3.4	3.0	1.8	0.3	-	-0.6	-0.9	-
유가(두바이, 달러/배럴) Oil Price(Dubai, US\$/bbl)	42.3	69.4	71.7	78.3	96.2	108.3	102.8	108.2	113.3

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

나. 경제전망

- 한국은행이 '22.5.26일 발표한 「경제전망(2022.5월)」에 따르면 최근 국내외 여건변화 등을 감안할 때, 경제성장률은 금년과 내년중 각각 2.7%, 2.4% 수준을 나타낼 전망이다
- 국내경제는 중국 봉쇄조치, 우크라이나 사태 등 대외여건 악화가 하방요인으로 작용하겠으나 방역조치 완화 등에 힘입어 회복세를 지속할 것으로 예상
 - 민간소비는 거리두기 해제, 소득여건 개선 등에 힘입어 회복세를 이어갈 전망이다
 - 설비투자는 최근 공급차질의 영향 등으로 조정을 지속하였으나 향후 완만한 회복흐름을 나타낼 전망이다
 - 건설투자는 원자재가격 상승 등으로 당분간 부진하겠으나 하반기에는 완만한 개선세를 보일 것으로 예상
 - 상품수출은 주요국 성장세 약화, 중국 봉쇄조치 등의 영향으로 증가세가 점차 둔화될 전망이다

- 취업자수는 금년과 내년중 각각 58만명, 12만명 증가할 전망
 - 서비스업 취업자수가 방역조치 완화 등에 힘입어 대면서비스업을 중심으로 점차 회복될 전망
- 소비자물가 상승률은 금년과 내년중 각각 4.5%, 2.9%를 나타낼 전망
 - 원자재가격 상승 및 공급차질 심화, 거리두기 해제 등으로 물가상승압력이 크게 확대됨에 따라 지난 전망 수준을 큰 폭 상회할 전망
- 경상수지 흑자규모는 금년과 내년중 각각 500억달러, 540억달러를 나타낼 전망
 - 원자재가격 상승으로 상품수지 흑자가 지난해에 비해 상당폭 감소할 것으로 예상

〈표 III-2〉 한국은행 경제성장 전망

(전년 동기 대비 증감률, 단위: %)

구 분	2021	2022 ^{e)}			2023 ^{e)}		
	연간	상반	하반 ^{e)}	연간 ^{e)}	상반	하반	연간
GDP	4.0	2.8	2.5	2.7	2.3	2.5	2.4
민간소비	3.6	3.9	3.5	3.7	3.1	2.3	2.7
설비투자	8.3	-5.4	2.6	-1.5	6.4	-2.1	2.1
지식재산생산물투자	4.0	4.7	3.3	4.0	3.4	3.9	3.7
건설투자	-1.5	-3.4	2.2	-0.5	3.9	1.5	2.6
상품수출	10.0	5.8	1.1	3.3	0.6	3.6	2.1
상품수입	11.9	5.3	1.5	3.4	2.4	2.4	2.4

주: '22년 및 '23년도는 예상치, Expectation

- 세계경제는 회복세가 둔화될 전망
 - 1/4분기중 우크라이나 사태, 중국 봉쇄조치 등의 영향으로 주요국의 성장세가 둔화
 - 향후 경제활동 재개가 지속되겠으나, 중국의 성장 둔화 지속, 주요국 금리 인상 등으로 둔화흐름이 지속될 전망
 - 향후 상품교역은 글로벌 경기둔화 등으로 증가세가 약화되겠으나, 서비스교역은 입국제한 완화 등으로 점차 개선될 전망
 - 미국은 1/4분기중 내수는 양호한 모습을 보였으나 순수출과 재고투자 부진으로 성장세가 주춤했고, 향후 서비스소비 개선, 민간투자 증가 등으로 완만한 성장흐름이 이어질 전망
 - 유로지역은 1/4분기중 방역조치 완화에도 불구하고 우크라이나 사태의 영향 등으로 회복세가 약화되었고, 향후 지정학적 리스크에 따른 에너지 수급차질 가능성 등으로 성장경로의 불확실성이 높은 상황



- 일본은 1/4분기중 오미크론 확산에 따른 소비 둔화 등으로 다소 부진하였으나, 3월부터는 감염병 확산세가 진정되면서 점차 회복되어 향후 경제활동 재개, 대규모 재정지출 등으로 완만한 회복흐름을 이어갈 전망
- 중국은 1/4분기중 경기부양책으로 다소 개선되었으나 3월 이후에는 감염병 재확산에 따른 봉쇄조치로 성장세가 크게 둔화되었고, 추가 경기부양책에도 불구하고 제로 코로나 정책 등으로 향후 성장경로의 불확실성이 높은 상황

〈표 III-3〉 우리나라 2021~2023년도 경제성장률 전망 요약

(단위: %)

구 분	2021	2022	2023	발표시점
OECD	4.1%	2.7%	2.5%	2022/06/08
IMF	4.0%	2.3%	2.1%	2022/07/26
한국은행	4.0%	2.70%	2.4%	2022/05/26
아시아개발은행(ADB)	4.0%	2.6%	2.6%	2022/07/21
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%	2.8%	2.3%	2022년 05월

주: 각 기관별 발표 자료

1.2 환율

- 국제금융시장에서는 통화정책 긴축 강화 기대, 글로벌 경기둔화 우려 등에 영향받으며 주요 가격지표가 높은 변동성을 나타냄
 - 4월 원/달러 환율은 미 연준의 긴축 강화 및 중국 봉쇄조치 확대에 따른 경기둔화 우려, 우크라이나 사태의 불확실성 지속 등으로 큰 폭으로 상승
 - 5월중 원/달러 환율은 미 연준의 긴축 강화 기대, 중국 봉쇄조치 지속 등으로 상당폭 상승하였으나 중국의 봉쇄 조치 완화 및 경기부양책 발표에 따라 반락
 - 6월 원/달러 환율은 고인플레이션 지속 등에 따른 미 연준의 긴축 강화, 글로벌 경기둔화 우려로 인한 투자심리 위축 등의 영향으로 상당폭 상승
 - 2/4분기 원/엔 환율은 하락하였고, 원/위안 환율은 5월까지 지속적으로 하락세를 보였으나 6월 상당폭 상승함

〈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	2/4	4월	5월	6월
원/달러	1086.30 (-6.1%)	1184.00 (5.1%)	1188.80 (0.4%)	1212.10 (2.0%)	1298.40 (7.1%)	1255.90 (3.6%)	1237.20 (-1.5%)	1298.40 (4.9%)
(평균)	1180.01 (1.2%)	1158.29 (3.3%)	1183.06 (2.1%)	1205.29 (1.9%)	1261.12 (4.6%)	1235.09 (1.1%)	1268.38 (2.7%)	1280.83 (1.0%)
원/100엔 ¹⁾	1051.14 (-0.8%)	1057.85 (3.8%)	1032.39 (-2.4%)	995.20 (-3.6%)	952.99 (-4.2%)	963.89 (-3.1%)	967.81 (0.4%)	952.99 (-1.5%)
(평균)	1105.29 (3.3%)	1051.82 (2.7%)	1040.23 (-1.1%)	1035.81 (-0.4%)	972.47 (-6.1%)	977.91 (-4.9%)	984.28 (0.7%)	953.87 (-3.1%)
원/위안	167.02 (0.9%)	182.95 (5.0%)	186.63 (2.0%)	190.68 (2.2%)	193.85 (1.7%)	189.60 (-0.6%)	185.70 (-2.1%)	193.85 (4.4%)
(평균)	170.89 (1.3%)	179.00 (3.2%)	185.09 (3.4%)	189.71 (2.5%)	190.50 (0.4%)	191.76 (-0.2%)	188.56 (-1.7%)	191.21 (1.4%)

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 2/4분기 Platts 지수²⁾는 6월까지 계속 증가세를 보였으나 6월 17일(484.06) 최고치를 경신, 그 이후 하락세를 보이면서 '22.7.1일 436.1을 기록
- 제트항공유 월별 Platts 지수: 417.69(4.22) → 400.56(5.20) → 466.08(6.3) → 484.06(6.17) → 436.17(7.1)
- 제트항공유의 지역별 비중을 살펴보면 북미 39%, 유럽 & CIS 28%, 아시아 & 오세아니아 22% 순으로 나타남
- 지역별 제트항공유 Platts 지수는 중남미 지역이 464.46으로 가장 높고, 북미 지역이 426.69로 가장 낮음

2) Platts는 2000년대의 유가를 100으로 환산하여 유가지수를 산정



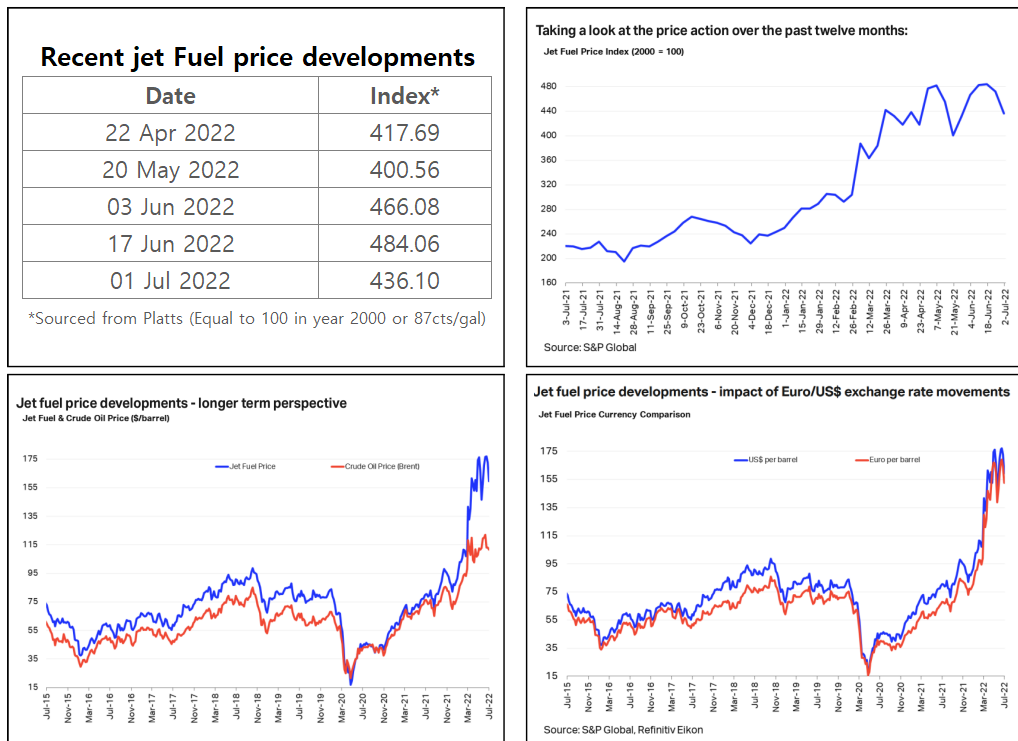
〈표 Ⅲ-5〉 지역별 제트항공유 Platts 지수 및 가격

(2022.7.1일 기준)

구 분	Index 비중(%)	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000=100	전주 대비(%)	전월 대비(%)	전년 대비(%)
Jet Fuel Price	100%	379.34	159.54	1259.80	436.1	-7.6%	-6.4%	93.10%
아시아 & 오세아니아	22%	365.68	153.59	1213.33	433.33	-6.8%	-5.4%	96.60%
유럽 & CIS	28%	337.35	162.9	1235.25	433.39	-3.6%	-5.3%	103.40%
중동 & 아프리카	7%	367.45	154.33	1213.53	460.37	-7.4%	-5.9%	93.00%
북 미	39%	332.14	160.5	1267.94	426.69	-7.5%	-3.0%	94.90%
남미 & 중미	4%	399.2	167.67	1324.56	464.46	-6.8%	-5.4%	100.30%

자료: IATA

- 원유가가 내리면 제트유가도 내리는 동조화(coupling)현상을 그래프로 확인가능하며, 원유가와 제트유가 간 차이(spread)가 어느 정도 일정하게 유지
- '22.7.1일 기준 제트유는 배럴당 159.54달러로 전주 대비 -7.6%, 전월 대비 -6.4%, 전년 대비 98.1% 증가



〈그림 Ⅲ-1〉 제트항공유 Platts 지수 및 가격변동

1.4 유류할증료 현황 분석

가. '22.8월 유류할증료 현황

- 국제선 유류할증료는 올해들어 3월 10단계, 4월 14단계, 5월 17단계, 6월 19단계, 7월 22단계로 꾸준히 상승했으며, 8월은 22단계를 유지, 2016년 7월 유류할증료에 거리비례구간제가 적용된 이후 가장 높은 수준을 보임
 - 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) → 19단계('22.6) → 22단계('22.7~8)
- 국제선 유류할증료의 기준이 되는 '22년 6월 16일~'22년 7월 15일 싱가포르 국제 석유시장 항공유(MOPS) 가격이 꺾린당 361.98센트를 기록함에 따라 22단계로 유지
- 국내선 유류할증료(부가세 포함)는 올해들어 매월 상승세를 보이며 8월 22,000원 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) → 17,600원('22.6) → 19,800원('22.7) → 22,000원('22.8)



2. 항공산업관련 주요 동향

2.1 2022년 주목해야할 주요 항공화물 동향³⁾

- IBA와 InsightIQ 항공 인텔리전스 플랫폼이 데이터를 분석한 결과 2022년 항공 화물 시장의 성과에 대한 4가지 주요 동향을 파악함
- 항공여행 중단으로 많은 항공사들은 경쟁력을 유지하기 위해 전략을 변경
 - 글로벌 전자상거래 붐은 글로벌 공급망을 위한 효율적인 항공화물의 필요성을 강화시켰으나 항공화물시장은 2022년 1월까지 변동성이 크게 나타남

가. 러시아-우크라이나 영공 폐쇄로 항공화물 공급량 제한 강화

- 항공화물 수요는 계속해서 공급량을 초과하고 있고, 화물 공급량은 여전히 제한적임
 - IATA에 따르면, 2022년 1월 항공화물 공급량은 전년 대비 3% 증가했고 2019년 1월 대비 9% 하락한 수준을 유지
- 우크라이나 사태에 따른 영공 제한은 30여개국 이상에 영향을 미치며 유럽-아시아 및 아시아-북미 노선이 변경됨에 따라 운항시간이 증가함
 - 일부 항공사들은 러시아 영공을 우회하는 노선으로 변경하거나 아시아노선 항공편 운항을 감소 또는 취소하는 등 화물 공급량이 감소할 전망

나. 여객기의 화물기 전환(P2F⁴⁾) 연장된 대기 시간은 시장의 공급량 제한 가능

- 화물기 전환을 위한 노후화된 광폭동체 항공기 도입 시기가 도래했으나, 전환 작업(P2F)이 지연되면서 시장 내 공급량 증대도 늦어짐
 - 1999년 이후 코로나19 대유행과 항공화물 부문의 급성장이 일치하는 것은 우연이 아님
 - InsightIQ의 데이터에 따르면, 상업용 화물기는 2020년 12% 증가한 234대가 운용중이고 2021년은 전년대비 6% 성장
 - 2020년 화물기 운항횟수는 전년대비 21% 증가한 반면, 여객기 운항횟수는 48% 감소

3) iba, 4 Key air cargo trends to watch for in 2022(<https://www.iba.aero/insight/4-key-air-cargo-trends-to-watch-for-in-2022/>)

4) passenger to freighter

다. 항공화물 운임 증가

- 항공화물 운임은 여객기 하부 화물 공간이 계속 제한되고 최신형 항공기의 시장도입이 지연되면서 계속 증가하는 추세
 - 항공업계는 유가 급등 및 우크라이나 전쟁 등으로 할증료 부과 가능성이 높다고 예상
 - 전자상거래 수요가 증가하면서 글로벌 공급망의 혼란이 계속되어 선적료도 2019년 대비 7배 이상 증가한 반면 항공부분은 지속적인 불확실성과 혼잡도 증가에도 불구하고, 2021년 10월 이후 요금은 비교적 정적으로 유지
 - 22년 3월 WTI 원유와 제트 연료 가격은 배럴당 119달러(전년대비91%), 갤런당 3.7달러(전년대비 120%)로 2012년 이후 최고치를 기록했고 우크라이나 전쟁으로 인한 불확실성으로 유가 인상의 가능성이 높아짐

라. 2022년 항공화물 시장 전망

- 항공여행이 제개되었으나 항공화물 공급량은 팬데믹 이전 수준으로 회복되지 않음
 - 상호 영공 금지 제재와 함께 유가 상승은 여객 시장 회복 지연 장기화 가능성을 초래
 - 항공화물 시장의 공급량은 중단기적으로 계속 제한될 것이고 화물 운임은 단기적으로 높은 수준을 유지
 - 화물전용기와 여객기를 화물기로 전환한 프라이터에 대한 수요 증가 등 새로운 공급방안이 필요



3. 항공기 제작 및 정비 동향

3.1 글로벌 항공기 제작 동향

가. 항공기 운용

- CAPA 자료를 분석한 결과 세계 운용중인 항공기 32,089대 중 보잉사 제작 항공기가 11,589대로 전체의 36.1%, 에어버스 제작 항공기가 10,109대로 31.5% 비율을 나타냄⁵⁾

〈표 Ⅲ-6〉 제작사별 항공기 운용 현황

(2022.7.6일 기준, 단위: 대, %)

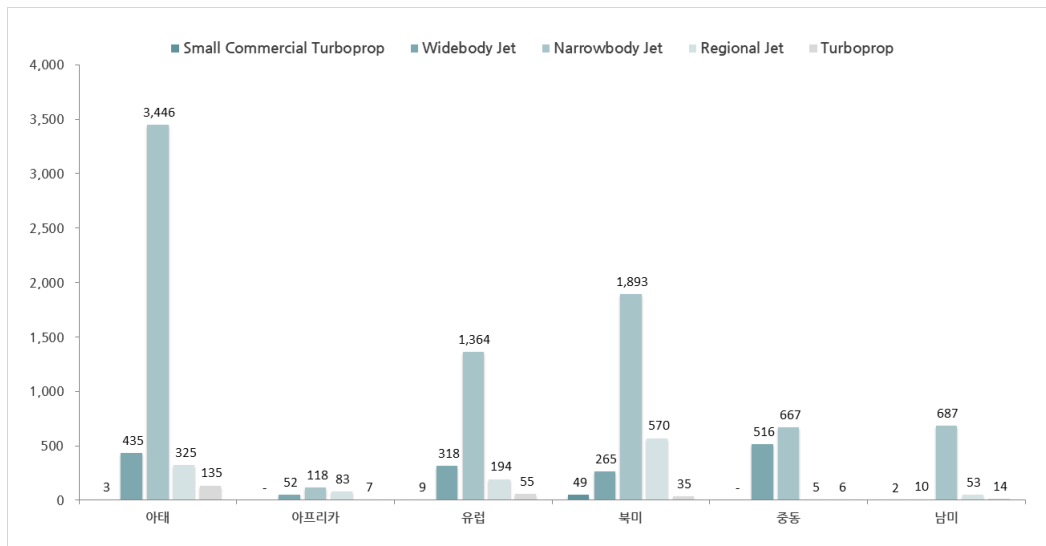
제작사	대수	비율	제작사	대수	비율
Airbus	10,109	31.5	Hawker Siddeley Aviation	12	0.0
Antonov	320	1.0	Ilyushin	124	0.4
ATR	972	3.0	IPTN Indonesia	4	0.0
Beech Aircraft Corporation	634	2.0	Let	150	0.5
Boeing	11,589	36.1	Lockheed Company	34	0.1
Boeing/McDonnell Douglas	283	0.9	Mitsubishi	5	0.0
Bombardier	1,190	3.7	Pacific Aerospace	7	0.0
British Aerospace	255	0.8	Pilatus Aircraft Ltd	62	0.2
Britten-Norman	154	0.5	Piper	3	0.0
CASA	42	0.1	PZL Mielec	17	0.1
Cessna Aircraft Company	1,086	3.4	Reims-Cessna	9	0.0
Comac	76	0.2	Saab	226	0.7
Convair	7	0.0	Short Brothers	89	0.3
Curtiss-Wright	5	0.0	Sukhoi	151	0.5
De Havilland of Canada	1,277	4.0	Swearingen Corporation	243	0.8
Dornier	202	0.6	Tecnam	29	0.1
Embraer	2,283	7.1	Tupolev	26	0.1
Fokker	199	0.6	Viking	93	0.3
GAF	6	0.0	Xian Aircraft Industry Company	39	0.1
Grumman Aircraft Corporation	7	0.0	Yakovlev	30	0.1
Harbin Aircraft Industries Group	40	0.1			
합계			32,089		

주: In service 기준, 일부 제작사 자료 미포함

5) CAPA(2022.7.6.) 공급석 기준

나. 항공기 제작

- 항공기 유형별 지역별 주문 현황(2022.7.6일 현재 기준)
 - 소형 상업용 터보프롭기⁶⁾: 아·태 3대, 유럽 9대, 북미 49대, 남미 2대
 - 광폭동체 제트기⁷⁾: 아·태 435대, 아프리카 52대, 유럽 318대, 북미 265대, 중동 516대, 남미 10대
 - 협폭동체 제트기⁸⁾: 아·태 3,446대, 아프리카 118대, 유럽 1,364대, 북미 1,893대, 중동 667대, 남미 687대
 - 지역용 제트기⁹⁾: 아·태 325대, 아프리카 83대, 유럽 194대, 북미 570대, 중동 5대, 남미 53대
 - 터보프롭기: 아·태 135대, 아프리카 7대, 유럽 55대, 북미 35대, 중동 6대, 남미 14대



자료: CAPA

[그림 Ⅲ-2] 전 세계 항공기 지역별 주문 현황

- 6) 터보프롭기: 프로펠러 구동으로 동력을 얻는 가스터빈엔진 항공기(ATR 42, ATR 72, Q400 등)
- 7) 광폭동체 제트기: 기체 폭 지름이 5~6m로 통로가 2줄인 항공기(B747, B767, A330, A380 등)
- 8) 협폭동체 제트기: 기체 폭 지름이 3~4m로 통로가 1줄인 항공기(B737, B757, A320 등)
- 9) 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
- '22.6.30일까지 경량항공기 및 초경량비행장치는 총 39,358대가 등록 또는 신고됨¹⁰⁾
 - 경량항공기(219대, '22.6.30일 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

('22.6.30일 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(39,139대, '22.6.30일 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)

10) 자료: 국토교통부 항공기술과

〈표 III-8〉 초경량비행장치 신고 현황

(‘22.6.30일 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	421	1,269	0	61	37,292	53	31	39,139

자료: 한국교통안전공단 드론관리처

- 2022.6월 말 기준 경량항공기는 1,551명, 초경량비행장치는 89,579명이 자격 취득

〈표 III-9〉 경량 및 초경량 비행장치 자격취득 현황

(‘22.6.30기준, 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
2022.6	12,938	54
합계	89,579	1,551

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

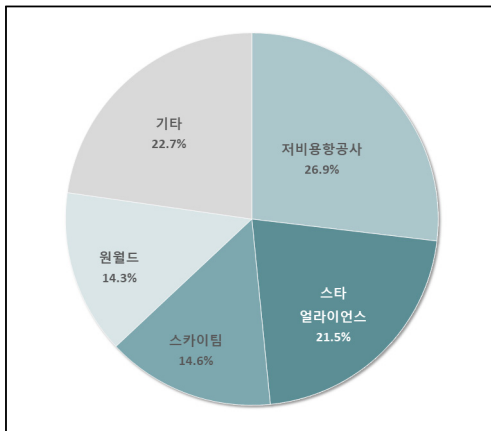


5. 기타

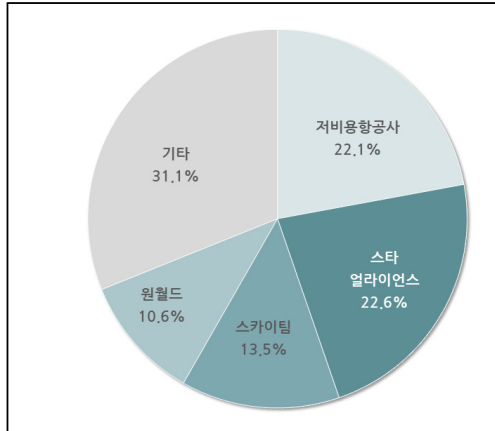
5.1 항공사 제휴 현황

- 항공사 제휴별 ASK 기준 운송력 점유율은 Star Alliance 21.5%, SkyTeam 14.6%, Oneworld 14.3%, 저비용항공사 26.9%, 기타 항공사 22.7%
- 항공사 제휴별 기단현황은 Star Alliance 3,733대, SkyTeam 2,789대, Oneworld 2,225대, 저비용항공사 5,906대, 기타 항공사 17,518대

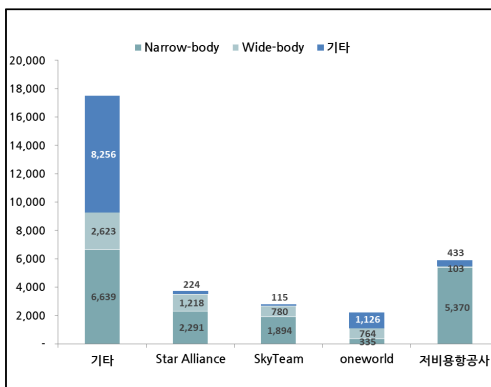
(2022.7.6일 기준)



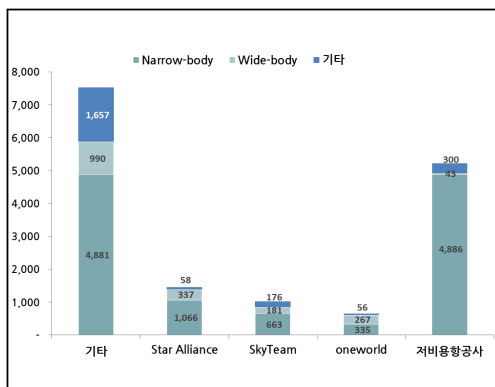
전 세계 제휴별 ASK 점유율



아·태지역 제휴별 ASK 점유율



기단규모



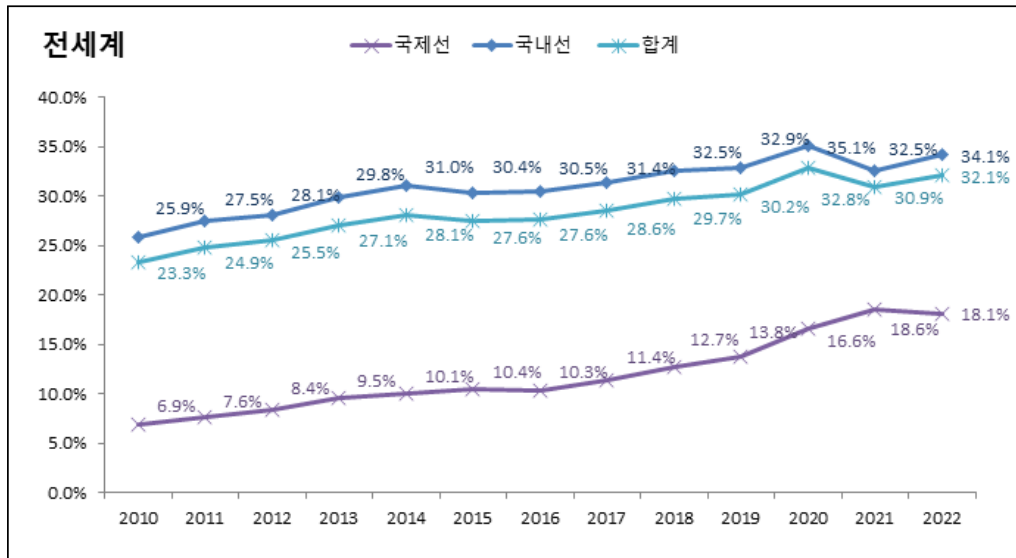
기단주문

[그림 Ⅲ-3] 항공사 제휴별 현황

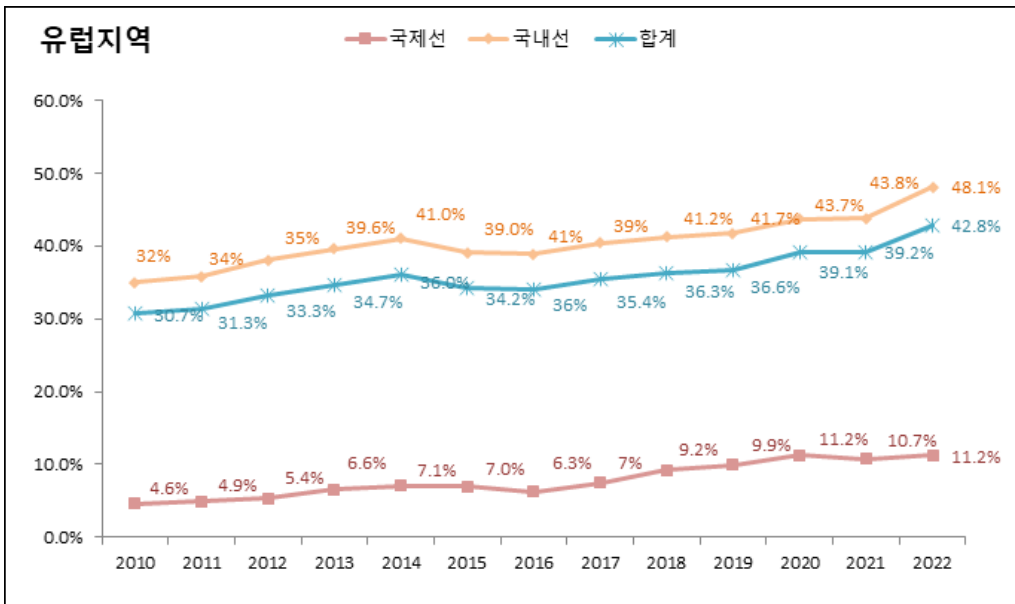
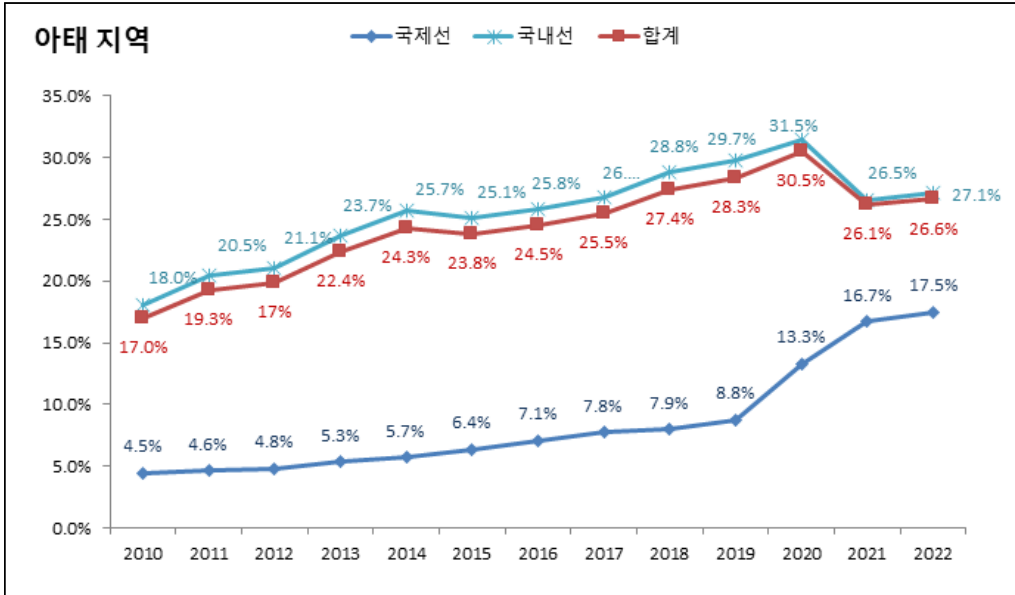
5.2 저비용항공사 동향

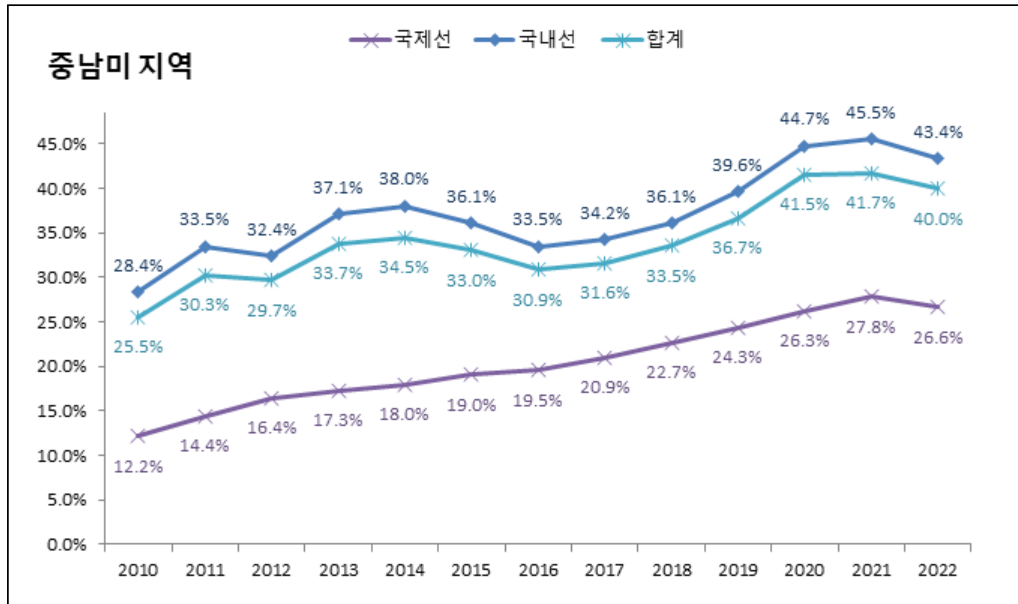
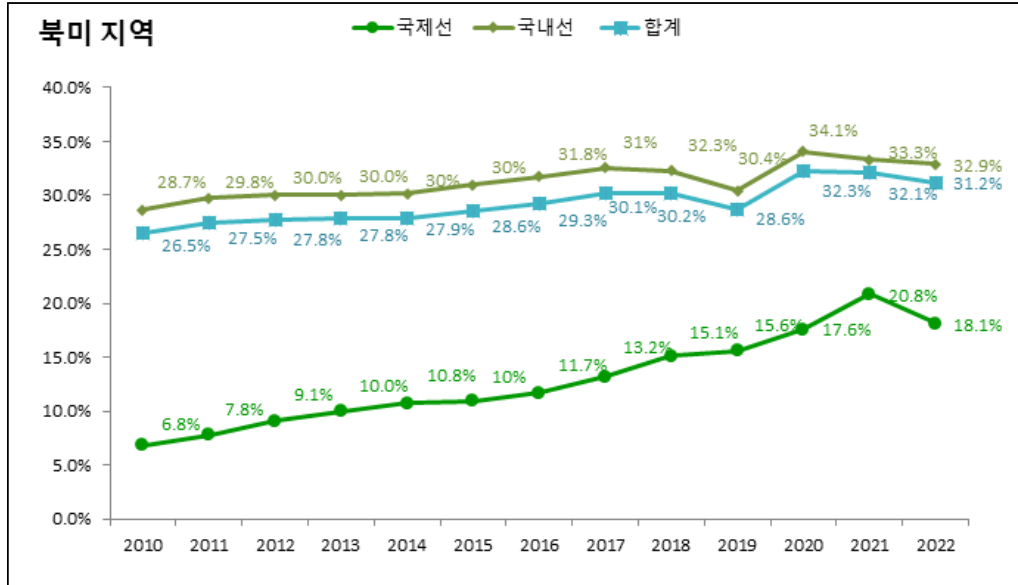
가. 주요 저비용항공사 수송 현황¹¹⁾

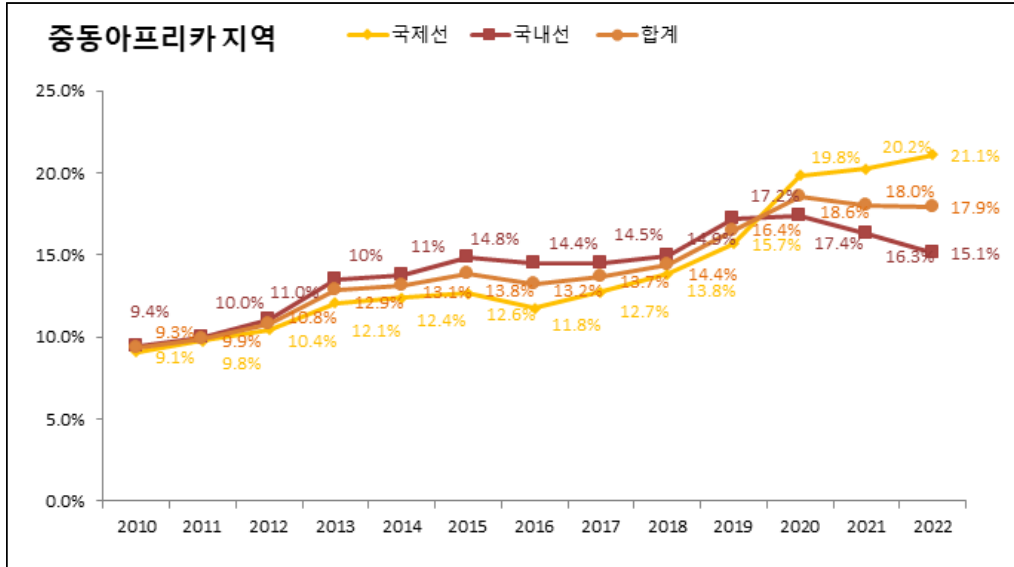
- 2022년 7월까지 전 세계 저비용항공사 공급좌석 점유율은 국제선 18.1%, 국내선 34.1%, 전체 32.1%를 나타냄
 - 아시아·태평양 지역 점유율 : 국제선 17.5%, 국내선 27.1%, 전체 26.6%
 - 유럽 지역 점유율 : 국제선 11.2%, 국내선 48.1%, 전체 42.8%
 - 북미 지역 점유율 : 국제선 18.1%, 국내선 32.9%, 전체 31.2%
 - 중남미 지역 점유율 : 국제선 26.6%, 국내선 43.4%, 전체 40.0%
 - 중동·아프리카 지역 점유율 : 국제선 21.1%, 국내선 15.1%, 전체 17.9%



11) 2017.4월, CAPA가 2007-2016년의 점유율을 전면 수정함에 따라 과월호의 자료와 차이가 있을 수 있음







[그림 Ⅲ-4] 저비용항공사의 지역별 공급좌석 점유율(2010~2022.7)

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	Eastar Jet	ZE	GMP
5	대한민국	Fly Gangwon	4V	YNY
6	대한민국	JEJU air	7C	CJU
7	대한민국	Jin Air	LJ	ICN
8	대한민국	T'way Air	TW	GMP
9	일본	Jetstar Japan	GK	NRT
10	일본	Peach	MM	KIX
11	일본	Spring Japan	IJ	NRT
12	일본	ZIPAIR	ZG	NRT

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



No	국가	항공사명	코드	사용공항
43	인도네시아	Wings Air	IW	SUB
44	카자흐스탄	FlyArystan	0	ALA
45	캄보디아	Lanmei Airlines	LQ	PNH
46	키르기스스탄	Air Manas	ZM	FRU
47	태국	Nok Air	DD	DMK
48	태국	Thai AirAsia	FD	DMK
49	태국	Thai AirAsia X	XJ	DMK
50	태국	Thai Lion Air	SL	DMK
51	태국	Thai VietJet Air	VZ	BKK
52	파키스탄	airblue	PA	KHI
53	필리핀	Cebgo	DG	MNL
54	필리핀	Cebu Pacific	5J	MNL
55	필리핀	Philippines AirAsia	Z2	MNL
56	호주	Jetstar Airways	JQ	MEL
57	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	N0	OSL
4	노르웨이	Norwegian Air Shuttle AOC	DY	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

No	국가	항공사명	코드	사용공항
12	루마니아	HiSky (Romania)	H4	IAS
13	몰도바	HiSky (Moldova)	0	KIV
14	몰타	Lauda Europe	LW	MLA
15	몰타	Malta Air	AL	MLA
16	스웨덴	Norwegian Air Sweden AOC	D8	ARN
17	스위스	easyJet Switzerland	DS	GVA
18	스페인	Iberia Express	I2	MAD
19	스페인	LEVEL	0	BCN
20	스페인	Volotea	V7	NAP
21	스페인	Vueling	VY	BCN
22	아르메니아	Fly Arna	G6	EVN
23	아이슬란드	PLAY	OG	KEF
24	아일랜드	Ryanair	FR	STN
25	아제르바이잔	Buta Airways	0	GYD
26	영국	easyJet	U2	LGW
27	영국	Flybe	BE	BHX
28	영국	Jet2.com	LS	LBA
29	영국	Ryanair UK	RK	STN
30	영국	Wizz Air UK	W9	LTN
31	오스트리아	easyJet Europe	EC	VIE
32	오스트리아	Eurowings Europe	E2	VIE
33	우크라이나	SkyUp	PQ	KBP
34	이탈리아	blu-express	0	FCO
35	터키	AnadoluJet	0	ESB
36	터키	Onur Air	8Q	ISL
37	터키	Pegasus Airlines	PC	SAW
38	프랑스	French Bee	BF	ORY
39	프랑스	LEVEL France	LV	ORY
40	프랑스	Transavia France	TO	ORY
41	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	Lynx Air	Y9	YYC
12	캐나다	Sunwing Airlines	WG	YYZ
13	캐나다	Swoop	WO	YYC
14	캐나다	WestJet	WS	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	0	SAP
9	칠레	JetSMART (Chile)	JA	SCL
10	칠레	SKY Airline (Chile)	H2	SCL

No	국가	항공사명	코드	사용공항
11	코스타리카	Volaris Costa Rica	Q6	SJO
12	콜롬비아	Ultra Air	0	MDE
13	콜롬비아	Viva	VH	MDE
14	콜롬비아	Wingo	P5	BOG
15	페루	JetSMART (Peru)	JZ	LIM
16	페루	SKY Peru	H8	LIM
17	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	쿠웨이트	Jazeera Airways	J9	KWI
10	남아프리카	FlySafair	FA	JNB
11	남아프리카	Mango	JE	CPT
12	모로코	Air Arabia Maroc	3O	CMN
13	이집트	Air Arabia Egypt	E5	HBE
14	이집트	FlyEgypt	FT	CAI
15	짐바브웨	fastjet Zimbabwe	FN	HRE
16	케냐	Fly540	5H	NBO
17	케냐	Freedom Airline	4F	WIL
18	케냐	Jambojet	JM	NBO



5.3 주요 국가 항공산업 동향

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

(기준: 2022.7.6일)

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	34.9%	18.7%	8,910	739	2,647	298,769	31,051	335,667,942	284,510,522
중국 ³⁾	76,403	5.1%	6.3%	3,756	537	997	179,249	3,116	281,616,004	146,797,029
UAE	23,054	-	31.7%	483	73	585	36	10,727	-	111,038,749
카타르	18,876	0.0%	5.8%	217	32	144	-	4,134	-	69,551,472
한국	16,536	45.5%	20.9%	328	66	189	6,458	2,761	11,556,364	78,015,163
러시아	16,324	15.7%	9.2%	1,040	189	297	28,620	4,110	30,239,876	15,922,612
일본	14,765	22.6%	12.1%	642	16	174	32,524	2,900	55,371,061	74,711,880
터키	14,421	33.4%	28.6%	577	28	171	11,076	15,634	21,238,150	75,996,311
독일	10,908	22.7%	32.2%	638	65	218	4,180	24,906	3,212,441	88,799,397
영국	10,856	49.3%	52.5%	813	55	268	6,870	30,207	1,528,946	73,419,214
네덜란드	9,524	0.0%	30.8%	241	6	13	40	10,089	177,137	50,509,847
프랑스	9,523	40.8%	40.2%	457	30	88	8,310	18,282	4,358,457	56,483,182
캐나다	8,669	10.2%	2.8%	1,245	141	165	26,414	8,857	24,547,841	38,768,833
인도	8,548	86.1%	43.6%	691	91	1,022	37,767	6,371	29,675,682	57,328,370
룩셈부르크	7,446	0.0%	27.4%	62	1	-	-	1,315	-	26,144,328
아일랜드	6,999	74.5%	53.2%	403	11	145	112	5,081	-	9,673,865
브라질	6,123	64.0%	11.6%	563	35	210	28,844	1,677	30,237,344	17,634,640
싱가포르	5,942	0.0%	31.2%	193	30	109	-	4,088	-	51,160,251
멕시코	5,826	71.1%	31.2%	480	67	171	18,368	7,305	14,856,683	29,763,614
사우디 아라비아	5,768	42.6%	21.6%	288	9	139	6,835	5,323	11,433,780	34,819,821

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

2) 비운항 - Inactive

3) 중국 - 홍콩, 마카오 제외

자료: CAPA, OAG, IMF