

# 항공통계 작성 매뉴얼

2013. 5.



국토교통부

Ministry of Land, Infrastructure and Transport

# ||| 목 차 |||

## 제1장 총 칙

1. 목적 .....	1
2. 적용범위 .....	2
3. 용어의 정의 .....	3

## 제2장 항공통계의 작성절차

1. 항공통계 작성기관 .....	7
2. 항공통계 기초자료 .....	7
3. 항공통계의 생산 .....	7

## 제3장 항공통계의 작성기준

1. 작성기준의 일반사항 및 공통기준 .....	9
2. 항공수송통계의 기준 .....	14
3. 공항통계의 기준 .....	15

별지 주요 항공통계 용어 해설 .....	16
------------------------	----

# 제1장 총 칙

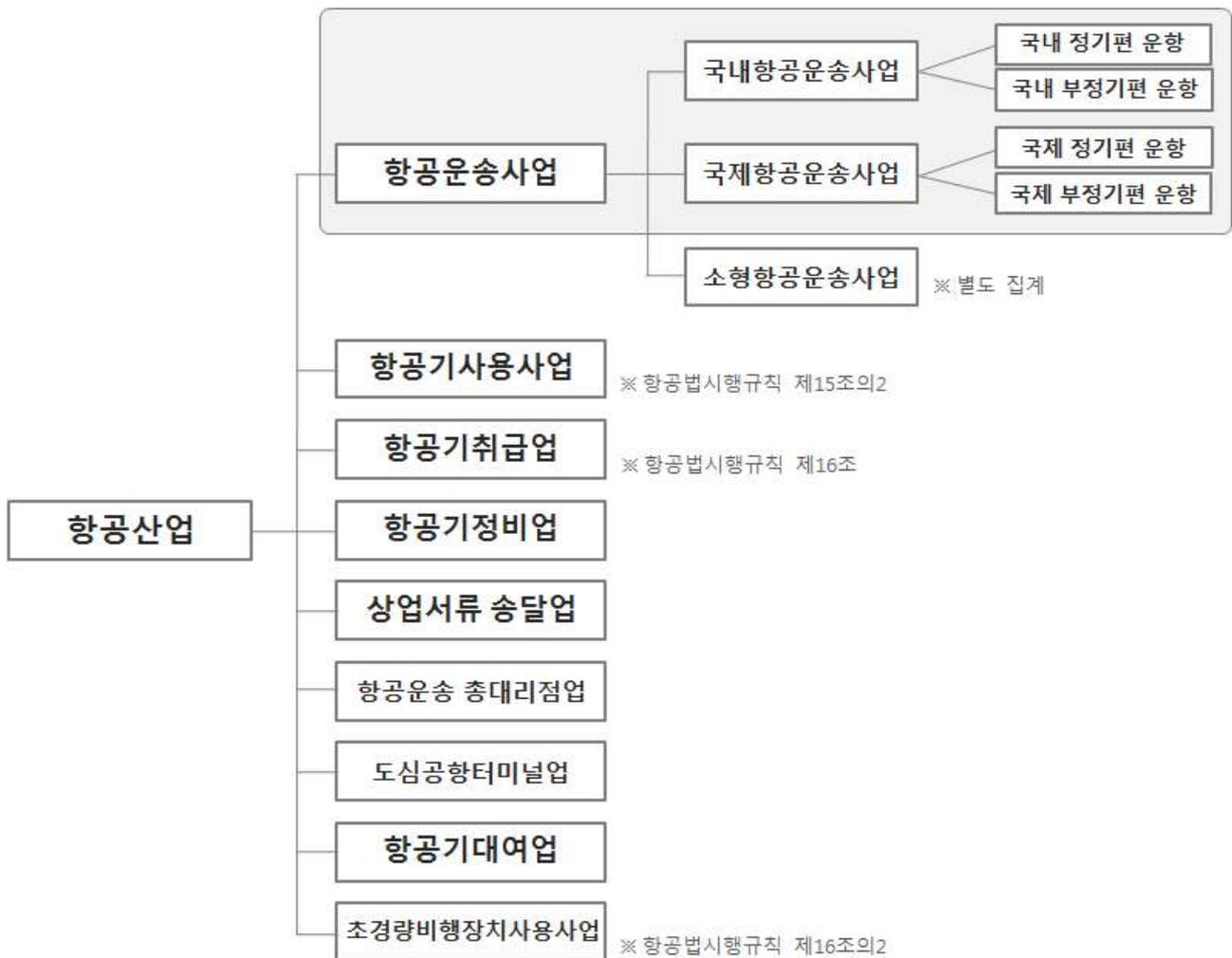
## 1. 목적

- 이 매뉴얼에서는 「항공법」 및 「통계법」에 따라 항공통계를 생산하고 있는 각 기관들이 각자의 목적에 맞게 자료를 생산하고, 이용자들이 이를 적절히 활용할 수 있도록 항공통계의 용어와 기준을 제시한다.
  
- 항공통계는 작성기관의 목적 및 관점에 따라 항공사 관점의 항공수송통계와 공항관점의 공항통계로 구분한다
  - 항공수송통계는 항공운항 및 국가경제흐름을 파악하고, 공항통계는 공항의 마케팅 및 공항시설 수요예측 등을 파악하기 위한 기초자료 활용에 적합하므로 항공관련기관들은 각자의 목적에 부합하는 항공통계의 기준에 따라 자료를 생산하고 있다.
  
  - 항공수송통계 : 국토교통부, 한국항공진흥협회
  
  - 공항통계 : 지방항공청, 한국공항공사, 인천국제공항공사
  
- ※ 국제기구의 항공통계 작성기준
  - ICAO : 항공수송통계 및 공항통계집계기준
  - IATA : 항공수송통계기준
  - ACI : 공항통계기준
  
- 이 매뉴얼은 항공수송통계와 공항통계의 목적이 상이하므로 작성기준의 일괄적인 통일보다는 항공통계의 용어와 기준을 명확하게 제공함으로써 이용자들에게 혼란을 감소시키고, 항공통계의 유용성을 극대화하는 것을 목적으로 한다.

## 2. 적용범위

○ 이 매뉴얼의 적용범위는 다음과 같다.

- 『항공법』 제2조(정의) 제31항 항공운송사업, 제32항 국내항공운송사업, 제33항 국제항공운송사업에 해당하는 정기편, 부정기편 운항의 항공기 입출항 신고서(GENERAL DECLARATION, G/D)를 통한 유상 여객 및 화물 운송실적에 해당하는 항공통계
- 국토교통부, 인천국제공항공사, 한국공항공사, 한국항공진흥협회 등 항공통계 작성기관이 발표하는 항공사 관점의 항공수송통계 및 공항관점의 공항통계



<그림 1> 항공산업 분류 체계

### 3. 용어의 정의

○ 이 매뉴얼에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

① 항공운송사업(Air Transport Business) : 타인의 수요에 맞추어 항공기를 사용하여 유상으로 여객이나 화물을 운송하는 사업

- 정기항공운송(Scheduled Revenue Flights) : 사전에 공시된 운항 시간표에 따라 계획대로 정기적, 연속적으로 이루어지는 유상비행

· 임시유상비행(Extra Revenue Flights) : 정기항공운송만으로는 수송이 불가능한 초과수송량을 수송하기 위한 운송

· 예비유상비행(Preliminary Revenue Flights) : 새로운 항공서비스를 제공하기로 계획된 운송

- 부정기항공운송(Non-Scheduled Revenue Flights) : 정기항공운송 이외의 모든 유상비행을 말하며, 정기항공운송을 위한 위치이동(Positioning flight)과 경항공기, 헬기 및 기타목적(기술착륙, 훈련 비행 등)의 운항은 제외

② 항공수송통계 : 항공사 관점에서 항공사의 운항기준으로 생성하는 통계

③ 공항통계 : 공항관점에서 공항기준으로 생성하는 통계

④ 교체 비행장/공항(Alternate Aerodrome/Airport) : 착륙이 계획된 비행장에 착륙이나 운항이 불가능하거나 권고할 수 없게 되었을 때 항공기를 운항 시킬 수 있는 비행계획서상에 규정된 비행장/공항

※ 항공법 시행규칙 제188조(교체비행장 등)

## ⑤ 여객통계의 분류

- 여객(Passengers) : 대가를 지불하고 항공기를 이용하는 승객을 의미하며, 항공사직원 등 관계자에만 통용되는 할인운임을 적용 받은 여객은 포함하지 않음. 운임 및 항공기이용형태에 따라 유상/무상/환승/통과여객으로 구분
- 유상여객(Revenue Passengers) : 항공사가 상업적인 대가를 받고 운송하는 여객 중 무상여객을 제외한 여객. 마일리지 이용 여객도 유상여객으로 산정
- 무상여객(Non-Revenue Passengers) : 24개월 이하의 영아. 단, 운임을 지불한 24개월 이하의 영아는 유상여객으로 산정
- 환승여객(Transfer Passengers) : 경유하는 공항에서 다른 편명의 운항편으로 여행을 계속하는 여객. 탑승률 산정에 포함
- 통과여객(Direct Transit Passengers) : 경유하는 공항에서 같은 편명의 운항편으로 여행을 계속하는 여객. 탑승률 산정에 제외
- 총환승여객(Transfer & Direct Transit Passengers) : 환승여객과 도착통과여객의 합계

## ⑥ 화물통계의 분류

- 직화물(Origin-Destination freight) : 환적화물의 반대개념으로 출발공항에서 도착공항까지 환적을 거치지 않고 운송되는 화물
- 환적화물(Transfer freight) : 직화물의 반대개념으로 경유하는 공항에서 다른 운항편으로 운송되는 화물

- 통과화물(Direct Transit freight) : 경유하는 공항에서 동일 운항편으로 운송되는 화물
- 순화물(Freight) : 직화물과 환적화물의 합계로 우편 및 수하물은 포함하지 않음
- 항공화물(Cargo) : (순)화물(Freight)과 우편(Mail)을 포함하는 개념으로, 항공기로 수송되고 항공화물서류에 의해 처리되는 물품
- 총화물 : 항공화물과 수하물의 합계

⑦ 비정상운항(Irregular Operations) : 항공기가 기상악화, 천재지변, 항공기 접촉 및 정비, 공항사정 등의 사유로 비행계획대로 정상운항하지 못하고 지연, 결항, 회항 등이 발생하는 경우

- 지연(Delay) : 정기여객기 운항편 중 운항이 지체된 운항편
- 결항(Cancellation) : 정기여객기 비행계획편 중 항공사가 항공기 운항을 취소한 운항편

※ 지연 및 결항의 원인

- A/C접속(항공기접속) : 전편 항공기의 지연 및 결항이 다음 연결편에 영향이 되어 항공기가 지연, 결항되는 것
- 기상 : 기상에 의한 지연, 결항
- A/C정비(항공기정비) : 항공기 정비로 인한 지연 및 결항
- 여객처리 : 승무원 휴식기간 보장 및 여객처리로 인한 지연 및 결항
- 복합원인 : 2가지 이상의 사유들로 인한 지연 및 결항
- 기타 : 지상조업, 활주로, 지상대기, 항공보안 등의 원인

- 회항(Return/Divert) : 비행중인 항공기가 기상이나 항공기 사정 등에 의해 목적공항 이외의 공항으로 운항하는 경우. 회항의 대표적인 종류는 다음과 같음
- Return : 출발공항으로 돌아가는 것으로, ㉠출발공항에 최종 착륙을 하는 경우와 ㉡운항을 재개하여 목적공항에 최종 착륙한 경우로 구분할 수 있음
- Divert : 출발공항이외의 교체공항으로 운항하는 것으로, ㉢교체 공항에 최종 착륙을 하는 경우와 ㉣운항을 재개하여 출발공항에 최종 착륙한 경우, ㉤운항을 재개하여 목적공항에 최종 착륙한 경우 등이 있음

## ⑧ 거리

- 대권거리(Great Circle Distance) : 지구상의 두 지점 간을 연결 하는 가장 짧은 거리로서, 두 지점이 지구의 중심을 지나는 면과 지구의 표면이 만나는 호의 길이
- 구간거리(Stage Distance) : 이륙공항과 다음 착륙공항간의 대권거리

## ⑨ 여객톤킬로미터(Passenger Tonne-Kilometers) : 1인당 여객중량을 구간거리에 곱한 값

- 여객중량(Passenger mass) : 여객, 수하물, 초과수하물을 중량으로 전환한 값

## 제2장 항공통계의 작성절차

### 1. 항공통계 작성기관

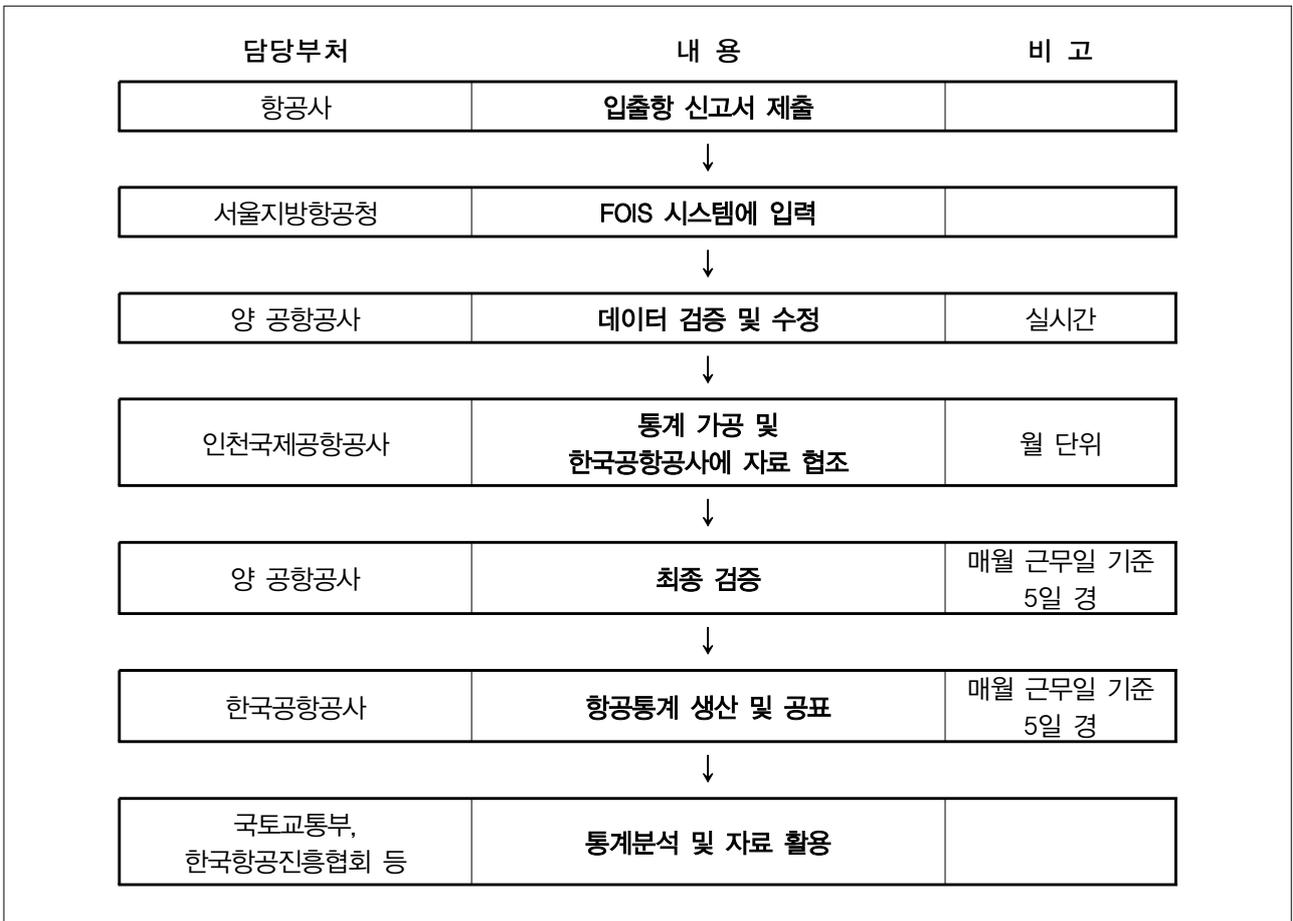
- 항공통계는 항공법 및 통계법에 근거하여 국토교통부, 인천국제공항공사, 한국공항공사, 한국항공진흥협회 등 항공관련기관에서 작성한다.

### 2. 항공통계 기초자료

- 항공통계는 항공기 운항스케줄(정부 인가, 허가서 등), 항공교통 관제자료(비행계획자료, 출도착 시간 등), 운항실적자료(입출항신고서), 항공기 비정상 운항정보(결항, 지연 등), 항공기 등록정보, 사고·준사고 및 항공기 고장 보고서 등의 기초자료를 통해 생산한다.

### 3. 항공통계의 생산

- ① 서울지방항공청은 항공사로부터 G/D 자료를 전송받아 FOIS시스템에 수록하고, 관련 자료를 인천국제공항공사 및 한국공항공사에 제공한다.
- ② 양 공항공사는 지방항공청의 FOIS시스템을 통해 G/D를 실시간 인수하여 검증 및 수정작업을 거쳐 통계를 생산한다.
- ③ 인천국제공항공사는 생산한 국내선 및 국제선 통계를 근무일 기준 5일 까지 한국공항공사에 제공하고, 양 공항공사는 국내선에 한하여 월단위로 최종검증을 한다. 국제선은 양 공항공사가 각각 점검하고, 인천국제공항공사가 생산한 자료를 한국공항공사가 취합한다.
- ④ 양 공항공사는 검증 및 취합이 완료된 자료를 통해 매달 항공통계를 생산하고, 한국항공진흥협회 등 항공관련기관에 자료를 제공한다.

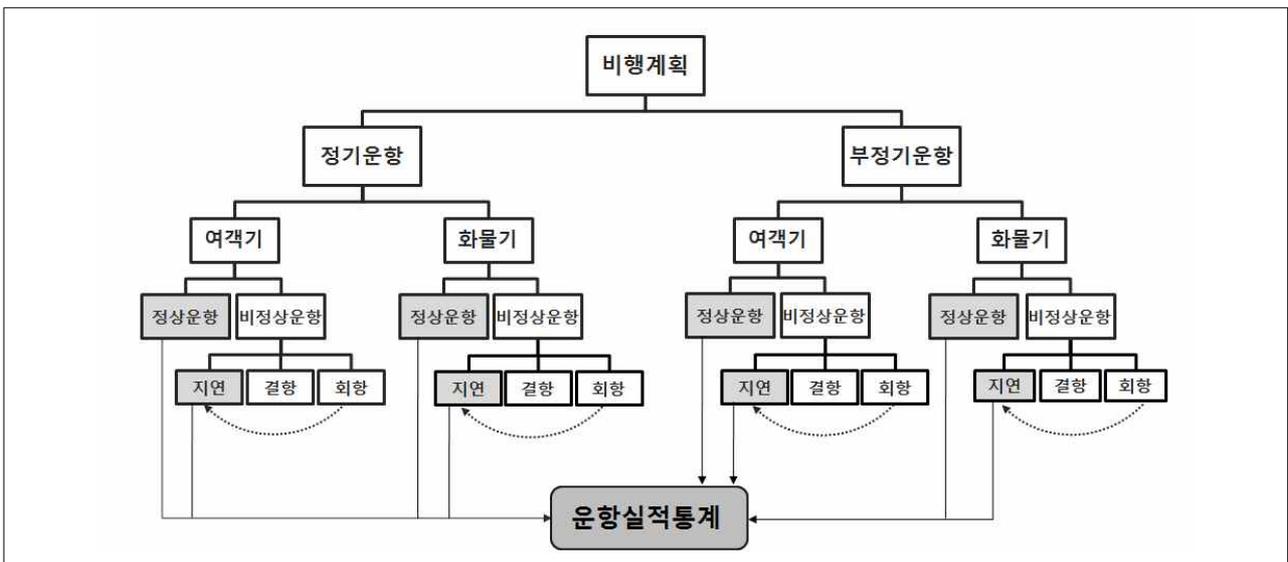


<그림 2> 항공통계 생산과정

### 제3장 항공통계의 작성기준

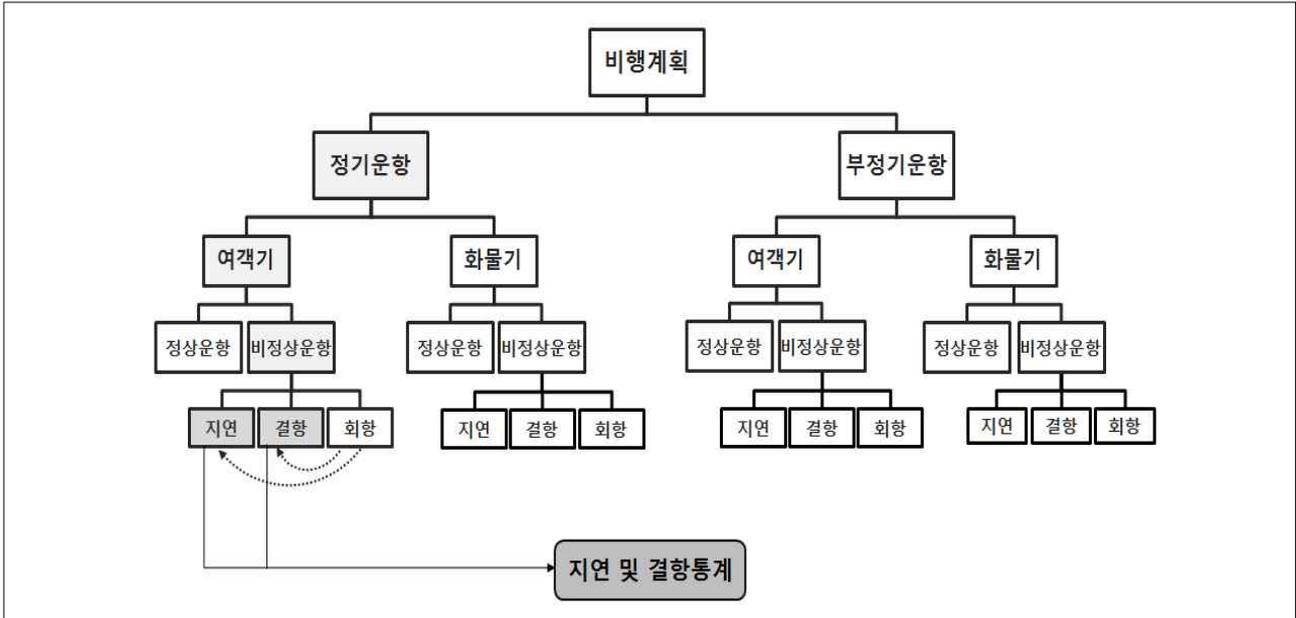
#### 1. 작성기준의 일반사항 및 공통기준

- 항공통계의 작성기준은 공통기준을 기본으로 하며, 일부 항목은 작성기관의 목적에 따라 ‘항공수송통계’ 또는 ‘공항통계’의 기준을 적용한다.
- (도시코드) 국제항공운송협회(IATA) 코드를 사용한다.
- (항공사코드) 국제민간항공기구(ICAO) 코드를 사용한다.
- (운항실적) 작성기준은 다음과 같다.
  - ① 정기/부정기, 국내선/국제선, 여객기/화물기의 운항실적을 모두 집계한다.
  - ② ‘여객기’와 ‘화물기’의 실적을 구분하여 제공하며, 경항공기, 헬기 및 기타목적(기술착륙, 훈련비행 등)의 운항은 제외한다.



<그림 3> 운항실적통계의 산출

- ③ 비정상 운항에 대해서는 정기여객기의 지연 및 결항에 관한 자료만을 집계한다.
- ④ 비정상 정기운항 중 '지연'은 이착륙시간을 기준으로 국내선은 30분 초과, 국제선은 1시간 초과한 경우를 말한다.

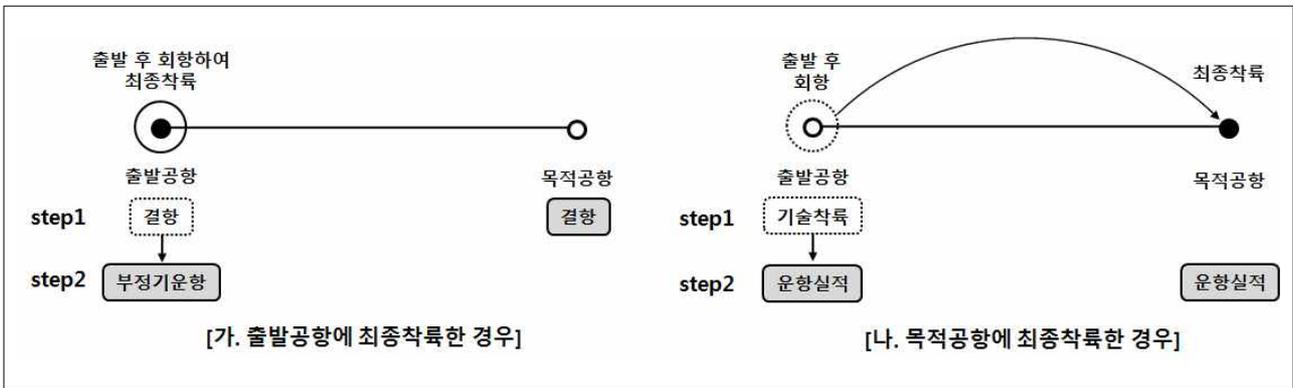


<그림 4> 지연 및 결항통계의 산출

- ⑤ 비정상 운항의 '회항'은 대표적으로 다음과 같이 구분한다.

- Return

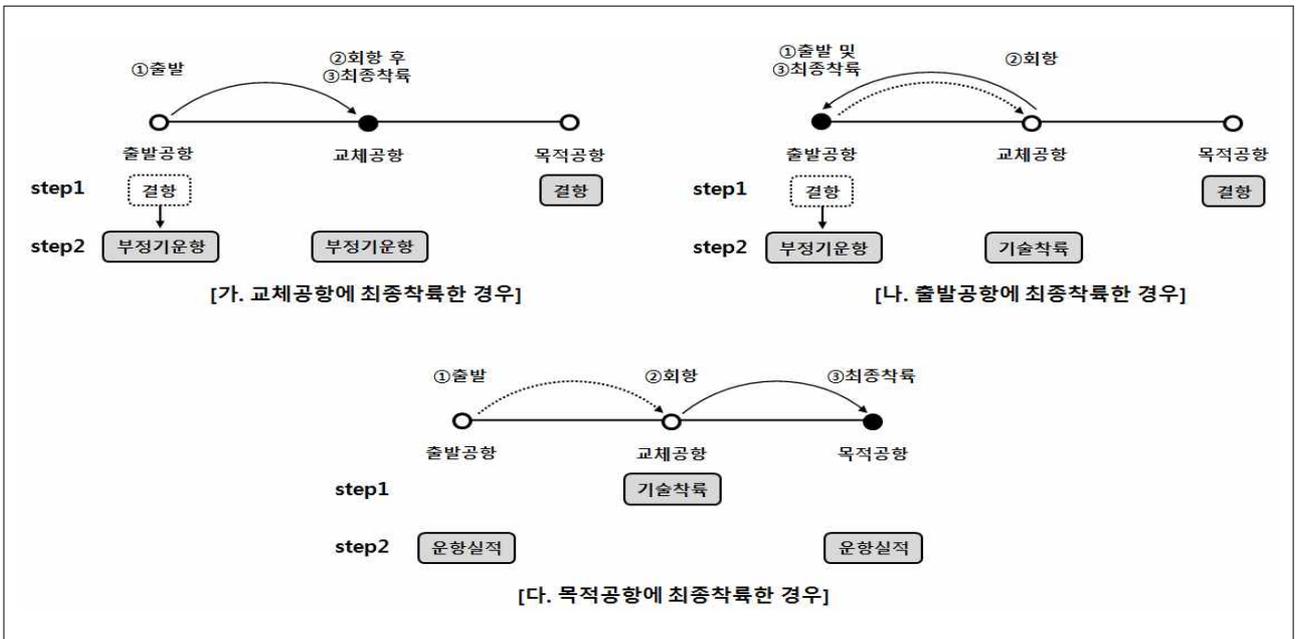
- 출발공항에 최종 착륙한 경우 : 해당 운항스케줄을 결항으로 처리하고, 출발공항에 부정기운항편을 생성한다. 다만, 출발공항의 부정기운항편은 운항실적으로 집계하지 않는다.
- 출발공항으로 회항했다가 목적공항에 최종 착륙한 경우 : 출발공항으로의 회항은 기술착륙으로 구분하여 운항실적을 집계하지 않고, 출발공항에서 목적공항으로 재개한 운항에 대하여 운항실적을 집계한다. 이때 비행계획서상의 운항시간에서 이착륙시간을 기준으로 국내선 30분 초과, 국제선 1시간 초과 시에는 지연으로 집계한다.



<그림 5> Return의 구분

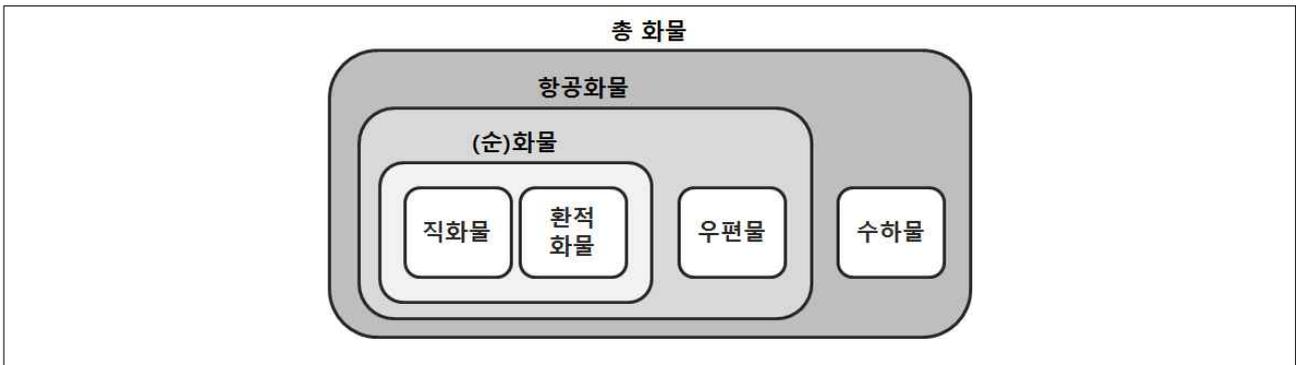
- Divert

- 교체공항에 최종 착륙한 경우 : 해당 운항스케줄을 결항으로 처리하고, 출발공항과 교체공항 간의 부정기운항실적으로 집계한다.
- 교체공항으로 회항했다가 출발공항에 최종 착륙한 경우 : 해당 운항스케줄을 결항으로 처리하고, 출발공항에 부정기운항편을 생성한다. 다만, 출발공항의 부정기운항편은 운항실적으로 집계하지 않는다.
- 교체공항으로 회항했다가 목적공항에 최종 착륙한 경우 : 교체공항으로의 회항은 기술착륙으로 구분하여 운항실적을 집계하지 않고, 교체공항에서 목적공항으로 재개한 운항은 기존 출발공항과 목적공항의 운항실적으로 집계한다.



<그림 6> Divert의 구분

- (여객실적) 환승여객은 출발과 도착여객의 합계를 기준, 통과여객은 도착여객을 기준으로 한다.
- (화물실적) 직화물, 환적화물, 우편물과 수하물을 집계하여 산출한다.



<그림 7> 화물의 구성

\* 환승전용내항기 국내선 노선별 운항실적(여객·화물 포함)은 '00공항을 통해 인천공항을 이용하여 외국을 왕래하는 여객·화물'로 자료 하단에 주석으로 별도 표기할 것

- (국제선 중 경유노선 실적) 경유지의 운항횟수는 총 운항횟수에는 포함하지 않으나 여객 및 화물에는 경유지 실적을 포함하여 작성한다.

- (국제지역 구분) 국가나 도시의 지리적 위치를 기준으로 하며, 상세 지역구분은 다음 표의 기준에 따른다. 통계의 목적에 따라 대분류 또는 소분류의 구분을 지역구분에 활용할 수 있다.

<표 1> 항공통계의 지역구분

대분류	소분류	해당 국가	비고
일본	일본	일본	
중국	중국	중국	홍콩, 마카오 제외
아시아	동북아	대만, 마카오, 몽골, 홍콩	홍콩, 마카오 포함
	동남아	동티모르, 라오스, 말레이시아, 미얀마, 베트남, 브루나이, 싱가포르, 인도네시아, 캄보디아, 태국, 필리핀 등	
	서남아	인도, 방글라데시, 네팔, 파키스탄, 스리랑카, 몰디브, 부탄	
미주	북미	미국, 캐나다	괌, 호놀룰루, 사이판 제외
	중남미	가이아나, 과테말라, 그레나다, 니카라과, 도미니카공화국, 멕시코, 바베이도스, 바하마, 버진아일랜드, 베네수엘라, 벨리즈, 볼리비아, 브라질, 생피에르미켈롱, 세인트루시아, 세인트빈센트그레나딘, 세인트키츠네비스, 수리남, 아르헨티나, 아이티, 앤티가바부다, 에콰도르, 엘살바도르, 온두라스, 우루과이, 자메이카, 칠레, 코스타리카, 콜롬비아, 쿠바, 트리니다드토바고, 파나마, 파라과이, 페루	
유럽	구주	그리스, 그린란드, 네덜란드, 노르웨이, 덴마크, 독일, 라트비아, 루마니아, 룩셈부르크, 리투아니아, 마케도니아, 모나코, 몬테네그로, 몰타, 벨기에, 보스니아헤르체고비나, 불가리아, 산마리노, 세르비아, 스웨덴, 스위스, 스페인, 슬로바키아, 슬로베니아, 아이슬란드, 아일랜드, 안도라, 알바니아, 에스토니아, 영국, 오스트리아, 이탈리아, 체코, 크로아티아, 키프로스, 터키, 파로제도, 포르투갈, 폴란드, 프랑스, 핀란드, 헝가리	
	독립연합	러시아, 몰도바, 벨라루스, 아르메니아, 아제르바이잔, 우즈베키스탄, 우크라이나, 조지아, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 투르크메니스탄	
대양주	대양주	뉴질랜드, 파푸아뉴기니, 팔라우, 피지, 태평양도서국가들, 호주	괌, 호놀룰루, 사이판 포함
중동	중동	레바논, 바레인, 사우디아라비아, 시리아, 아랍에미리트, 예멘, 오만, 요르단, 이라크, 이란, 이스라엘, 카타르, 쿠웨이트, 팔레스타인	
아프리카	아프리카	가나, 가봉, 감비아, 기니, 기니비사우, 나미비아, 나이지리아, 남수단공화국, 남아프리카, 니제르, 라이베리아, 레소토, 르완다, 리비아, 마다가스카르, 말라위, 말리, 모로코, 모리셔스, 모리타니, 모잠비크, 몬트세랫, 베냉, 보츠와나, 부룬디, 부르키나파소, 상투메프린시페, 세네갈, 세이셸, 소말리아, 수단, 스와질란드, 시에라리온, 알제리, 앙골라, 에리트레아, 에티오피아, 우간다, 이집트, 잠비아, 적도기니, 중앙아프리카공화국, 지부티, 짐바브웨, 차드, 카메룬, 카보베르데, 케냐, 코모로스, 코트디부아르, 콩고, 콩고민주공화국, 탄자니아, 토고, 튀니지	
기타	기타	국제선 국내공항 경유노선, 북한 등	

## 2. 항공수송통계의 기준

○ (항공수송통계의 운항거리) ICAO에 따라 대권거리를 기준으로 한다.

※ ICAO는 부속서 15에서 세계지리좌표계(WGS 84)를 채택하고, 이에 따른 공항과 공항 간 최단거리인 대권거리를 운항거리로 사용하고 있다.

○ (항공수송통계의 출·도착 실적) 국내선운항의 경우 출발실적만을 대상으로 하고, 국제선운항의 경우 출발과 도착실적을 모두 포함한다.

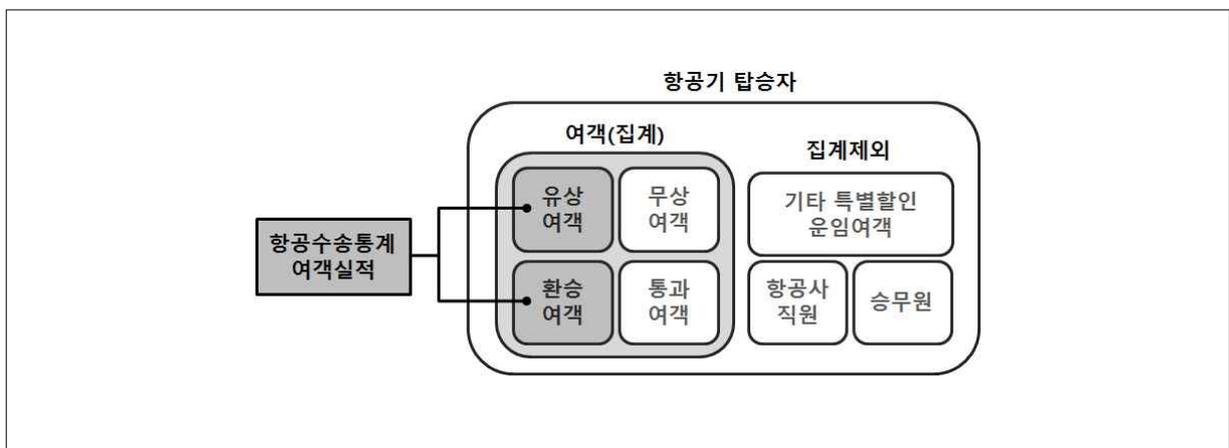
$$\text{국내선 운항실적} = \text{출발} \quad (\text{식 1})$$

$$\text{국제선 운항실적} = \text{출발} + \text{도착} \quad (\text{식 2})$$

○ (항공수송통계의 국제선 중 국내경유노선 실적) 국제선을 운항하는 항공기가 국내공항을 경유하는 경우 국내선구간은 출발실적만을 대상으로 하고, 국제선구간은 출발과 도착실적을 모두 포함한다.

○ (항공수송통계의 여객 실적) 유상여객과 환승여객을 포함하며 무상여객은 제외한다.

$$\text{항공수송통계 여객실적} = \text{유상여객} + \text{환승여객} \quad (\text{식 3})$$



<그림 8> 항공수송통계 여객실적

- (여객톤킬로미터의 1인당 여객중량) 표준평균승객중량과 여객 1인의 무료수하물 및 초과수하물의 중량의 합계로, 국토교통부고시 제2012-287호 『항공기 중량 및 평형 관리기준』 (2012.5.31 시행)에 근거하여 국내선 80kg, 국제선 90kg을 기준으로 한다.

### 1인당 여객중량

$$= \text{표준평균승객중량}^* + 1\text{인당 무료수하물 중량} + 1\text{인당 초과수하물 중량} \quad (\text{식 4})$$

\* 표준평균승객중량(Standard Average Passenger Weight)

: 국토교통부고시 제2012-287호 『항공기 중량 및 평형 관리기준』 (2012.5.31 시행) p.13

### 3. 공항통계의 기준

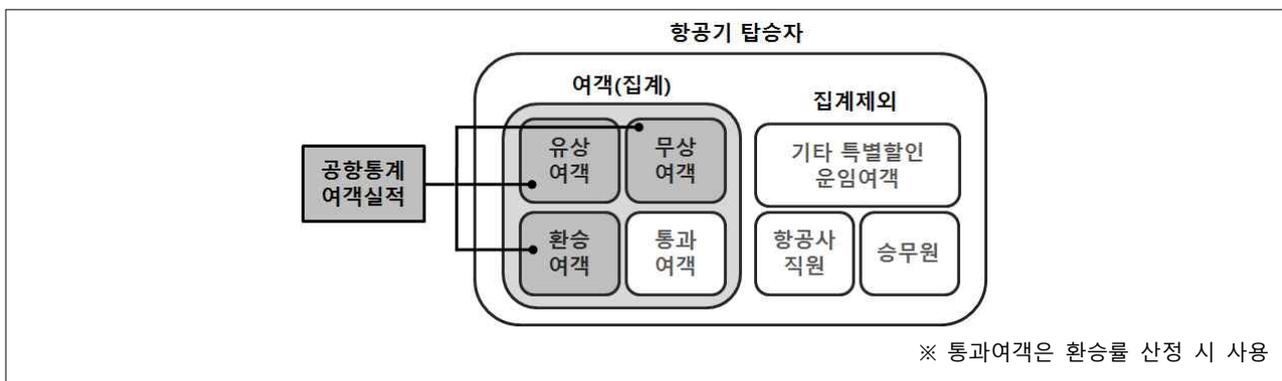
- (공항통계의 출·도착 실적) 국내선과 국제선운항 모두 출발과 도착 실적을 포함하여 산출한다.

$$\text{국내선 운항실적} = \text{출발} + \text{도착} \quad (\text{식 5})$$

$$\text{국제선 운항실적} = \text{출발} + \text{도착} \quad (\text{식 6})$$

- (공항통계의 여객실적) 유상여객, 무상여객, 환승여객을 포함하며 통과여객은 제외한다.

$$\text{공항통계 여객실적} = \text{유상여객} + \text{무상여객} + \text{환승여객} \quad (\text{식 7})$$



<그림 9> 공항통계 여객실적

## [별지]

### 주요 항공통계 용어 해설

1. 운항킬로미터(Aircraft Kilometers Performed) : 각 비행구간(flight stage)의 운항회수에 구간거리를 곱해서 얻어진 수치들의 합

$$\text{운항킬로미터} = \sum_1^{\text{비행구간}} (\text{운항회수} \times \text{구간거리}) \quad (\text{i})$$

2. 유상여객킬로미터(RPK, Revenue Passenger Kilometers) : 각 비행구간의 유상여객 수에 구간거리를 곱한 합계

$$\text{유상여객킬로미터} = \sum_1^{\text{비행구간}} (\text{유상여객수} \times \text{구간거리}) \quad (\text{ii})$$

3. 1 여객킬로미터(1 Passenger Kilometer) : 여객 한 명을 1킬로미터 수송한 것을 의미

4. 화물(우편)톤킬로미터(FTK, Freight(Mail) Tonne Kilometers) : 각 비행구간의 수송화물, 속달화물 및 외교행낭 등의 중량(톤)을 구간거리로 곱해서 얻은 수치들의 합

$$\text{화물톤킬로미터} = \sum_1^{\text{비행구간}} [\text{화물(톤)} \times \text{구간거리}] \quad (\text{iii})$$

5. 1 화물톤킬로미터(1 Freight Tonne Kilometer) : 1,000kg의 화물을 1킬로미터 수송한 것을 의미

6. 톤킬로미터(Tonne-Kilometers Performed) : 각 비행구간의 유상탑재된 톤(여객, 화물, 우편)에 해당구간의 구간거리를 곱한 값으로, 여객(무상 및 초과수하물 포함), 화물(특급화물 포함), 우편물을 각각 따로 계산하여 산출

$$\begin{aligned} \text{톤킬로미터} = & \sum_1^{\text{비행구간}} [\text{여객(톤)} \times \text{구간거리}] + \sum_1^{\text{비행구간}} [\text{화물(톤)} \times \text{구간거리}] \\ & + \sum_1^{\text{비행구간}} [\text{우편(톤)} \times \text{구간거리}] \end{aligned} \quad (\text{iv})$$

7. 공급톤킬로미터(ATK, Available Tonne Kilometers) : 각 비행구간의 유상으로 운송되는 공급중량(여객, 화물, 우편)에 해당 구간거리를 곱한 값

$$\text{공급톤킬로미터} = \sum_1^{\text{비행구간}} [\text{유상공급중량(여객, 화물, 우편)} \times \text{구간거리}] \quad (\text{v})$$

8. 공급좌석킬로미터(ASK, Available Seat Kilometers) : 각 비행구간의 판매가능한 공급여객좌석수에 해당구간의 구간거리를 곱한 값

$$\text{공급좌석킬로미터} = \sum_1^{\text{비행구간}} [\text{공급여객좌석수} \times \text{구간거리}] \quad (\text{vi})$$

9. 환승률(Transfer ratio) : 전체탑승객(국제선여객 및 도착통과여객)에 대한 환승여객 및 도착통과여객의 비율

$$\text{환승률}(\%) = \frac{\text{환승여객} + \text{도착통과여객}}{\text{국제선여객} + \text{도착통과여객}} \times 100 \quad (\text{vii})$$

단, 여기서 국제선여객은 환승여객을 포함함

※ 환승전용내항기여객을 포함한 환승률의 계산

$$\text{환승률}^*(\%) = \frac{\text{환승여객} + \text{도착통과여객} + (\text{환승전용내항기여객} \times 2)}{\text{국제선여객} + \text{도착통과여객} + \text{환승전용내항기여객}} \times 100 \quad (\text{viii})$$

단, 여기서 국제선여객은 환승여객을 포함함

10. 환적률(Transshipment ratio) : 국제선 항공화물량에 대한 출·도착 환적화물량의 비율

$$\text{환적률}(\%) = \frac{\text{환적화물량}}{\text{국제선 항공화물량}} \times 100 \quad (\text{ix})$$

11. 탑승률(PLF, Passenger Load Factor) : 공급좌석킬로미터에 대한 유상여객킬로미터의 비율

$$\text{탑승률}(\%) = \frac{\text{유상여객킬로미터}}{\text{공급좌석킬로미터}} \times 100 \quad (\text{x})$$

12. 탑재율(FLF, Freight Load Factor) : 공급화물톤킬로미터에 대한 화물톤킬로미터의 비율

$$\text{탑재율}(\%) = \frac{\text{화물톤킬로미터}}{\text{공급화물톤킬로미터}} \times 100 \quad (\text{xi})$$

13. 중량이용률(Weight Load Factor) : 공급톤킬로미터에 대한 톤킬로미터의 비율

$$\text{이용률}(\%) = \frac{\text{톤킬로미터}}{\text{공급톤킬로미터}} \times 100 \quad (\text{xii})$$

14. 지연률 : 정기여객기 운항편에 대한 지연편수의 비율

$$\text{지연률}(\%) = \frac{\text{정기여객기 지연편수}}{\text{정기여객기 운항편}} \times 100 \quad (\text{xiii})$$

15. 결항률 : 정기여객기 비행계획편에 대한 결항편수의 비율. 여기서 정기여객기 비행계획편은 정기여객기 실제 운항편과 정기여객기 결항편의 합계

$$\text{결항률}(\%) = \frac{\text{정기여객기 결항편수}}{\text{정기여객기 비행계획편}} \times 100 \quad (\text{xiv})$$

\* 정기여객기 비행계획편 = 정기여객기 실제 운항편 + 정기여객기 결항편

16. 환승전용내항기 : 외국을 왕래하는 여행자와 여행자의 휴대품/탁송품 또는 별송품을 전용으로 운송하기 위하여 국내에서만 운항하는 항공기. 법적운항 자격은 국내선이나, 실제운항은 국제선에 준하는 절차를 인정받아 모든 부분이 국제선 입출국, 환승절차와 동일함