

YANOLJA RESEARCH INSIGHTS

동북아 항공 네트워크 분석을 통해 본 지역공항 활성화:

외항사 유치의 가능성과 과제



CONTENTS

Issue

동북아 항공 네트워크 분석을 통해 본 지역공항 활성화:외항사 유치의 가능성과 과제	3
--	---

Appendix

주요 경제지표	18
---------	----

동북아 항공 네트워크 분석을 통해 본 지역공항 활성화: 외항사 유치의 가능성과 과제

서대철¹ 최규완²

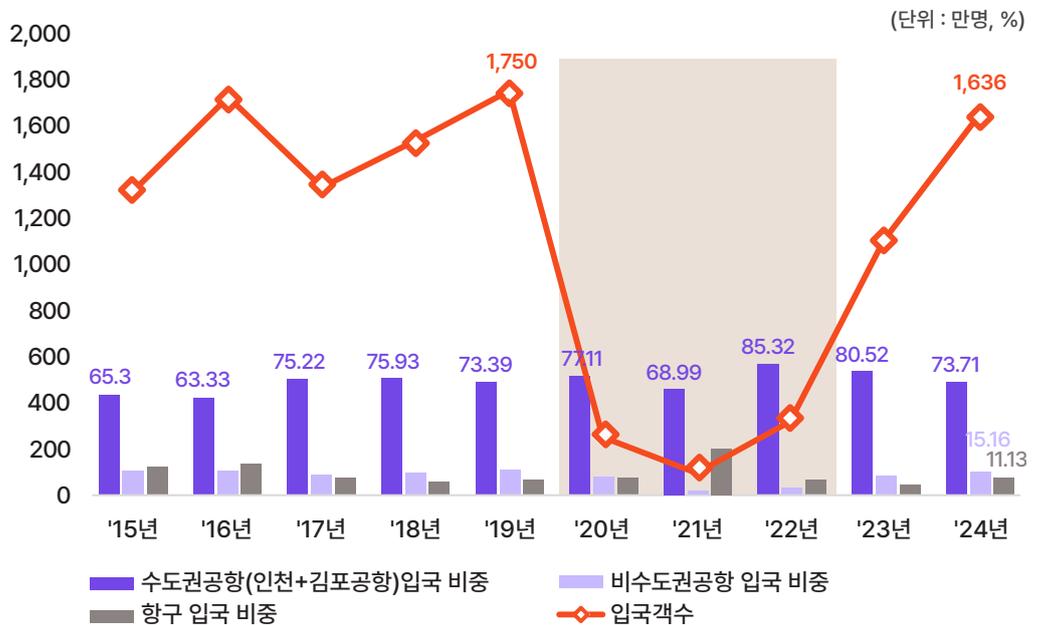
1. 인바운드 관광의 수도권 편중과 항공 공급망의 불균형

❖ 수도권 중심의 회복과 정체된 지역공항

2020년 이후 코로나19 팬데믹으로 인해 사실상 멈춰섰던 한국의 인바운드 관광은 2023년부터 빠르게 회복세를 보이기 시작했고, 2024년에는 팬데믹 이전 수준에 근접한 수치를 기록했다. 2019년 한국을 찾은 외래 관광객 수는 총 1,750만 명이었으며, 2024년에는 1,637만명으로 코로나19 이전 최고치의 약 93.5%를 회복한 셈이다.

그러나 이와 같은 양적 회복과는 별개로, 한국 관광의 고질적인 수도권 편중 현상은 다시금 뚜렷하게 드러나고 있다. 2024년 기준, 전체 외래 관광객의 약 73%가 인천공항과 김포공항을 통해 입국했으며, 비수도권(지방공항)을 통한 입국은 약 15.1%에 불과했다. 이는 크루즈나 항만을 통한 항구 입국 비중(11.1%)과 큰 차이가 없을 정도로 낮은 수준이다. 이러한 수도권 중심의 관광 흐름은 팬데믹 이전부터 지적되어 온 구조적 문제로, 한국 관광산업의 성장을 제약하는 주요 원인 중 하나로 지목되고 있다.

[그림1] 인바운드 입국자수 및 입국경로 변화



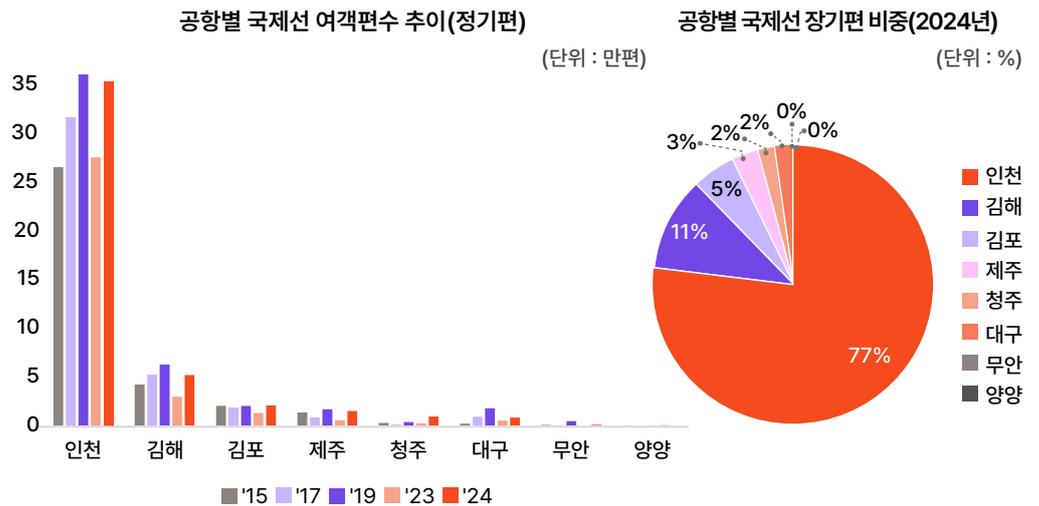
출처: 관광지식정보시스템

1 야놀자리서치 선임연구원 / deachul.seo@yanolja.com

2 경희대학교 호텔관광대학 교수, 경희대학교 H&T애널리틱스센터장 / kwchoi@khu.ac.kr

이처럼 인바운드 수요 회복이 수도권에 집중된 구조는 공급 측면에서도 지역 불균형이 심화되고 있음을 보여준다. 인천국제공항공사와 한국공항공사의 통계를 종합해 보면, 2024년 인바운드 관광 수요의 회복은 인천공항이 상당 부분 견인한 결과로 평가할 수 있다. 국제선 여객선 공급에서 인천공항은 약 77%를 차지하며, 2019년 대비 여객편수는 0.13% 증가해 팬데믹 이전 수준을 완전히 회복했다.

[그림2] 공항별 국제선 여객편 비중



출처: 인천국제공항공사, 한국공항공사 통계 취합

반면, 김해·제주·대구·양양·무안 등 주요 지방공항의 국제선 여객 수는 2019년 대비 저조한 실적을 보였다. 팬데믹 이전부터 실적이 저조했던 청주공항만이 기저효과와 노선 확장에 힘입어 예외적인 증가세를 보였을 뿐이며, 이를 제외하면 지방공항의 국제선 회복은 부진한 상황이다. 전반적으로 볼 때, 인천공항으로 집중된 항공 이동량과 지방공항의 더딘 회복은 국내 항공 공급망의 수도권 편중 현상을 고착화하고 있다.

[표1] 한국 주요 공항 국제선 운항실적 비교 (2019 vs. 2024)

공항	운항(편)			여객(명)		
	'19	'24	증감(%)	'19	'24	증감(%)
인천	363,478	357,734	-1.6	70,578,050	70,669,246	0.13
김포	20,301	20,697	2.0	4,272,289	3,937,089	-7.8
김해	64,161	52,633	-18.0	9,590,550	9,005,803	-6.1
제주	17,528	16,218	-7.5	2,668,053	2,447,610	-8.2
대구	18,035	8,568	-52.5	2,575,616	1,406,122	-45.4
청주	3,935	9,814	149.4	495,613	1,468,685	196.3
양양*	261	122	-53.3	32,305	17,910	-44.5
무안**	5,195	2,306	-55.6	687,280	356,403	-48.1

* 양양공항은 2024년 기준 국제선 부정기편만을 운항함

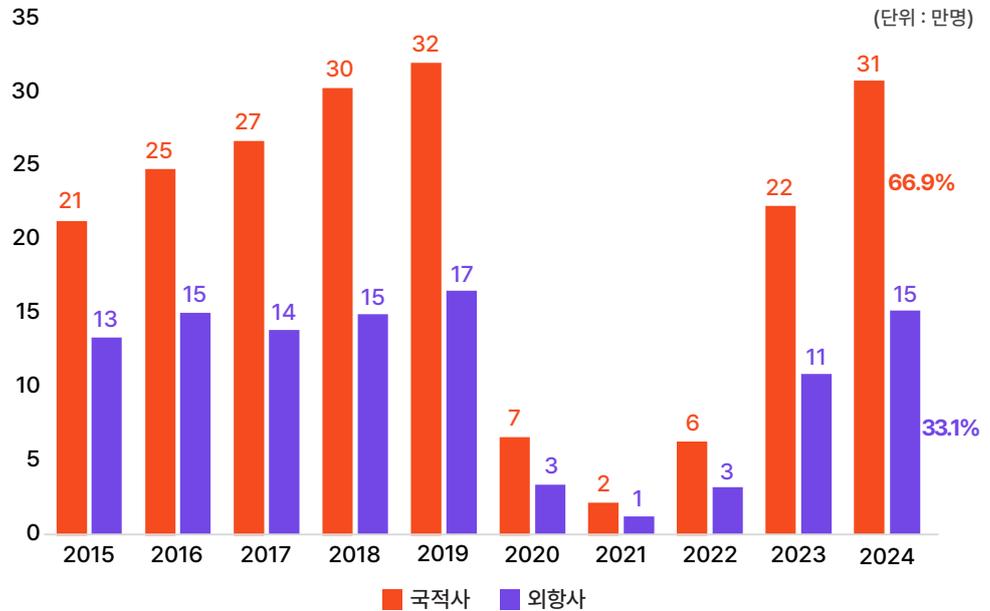
** 무안공항은 제주항공 사고로 2025년 7월 18일까지 임시 폐쇄 상태임

❖ 국적사 중심의 공급 구조, 외항사 참여의 격차

외국인 입장에서는 자국 항공사 또는 익숙한 OTA(Online Travel Agency) 채널을 통해 한국행 항공편을 예약할 수 있을 때, 여행에 대한 심리적 장벽이 낮아지고 방한 결정 역시 보다 적극적으로 이루어질 수 있다. 항공사 또한 자국 내 유통망—자사 플랫폼, 마일리지 프로그램, 현지 여행사 등—을 활용한 현지 맞춤형 마케팅과 판촉 활동이 가능해지며, 이는 단순한 공급 확대를 넘어 지속적이고 안정적인 인바운드 수요로 이어질 수 있다.

한국의 국제선 공급 구조는 기본적으로 한국 항공사(국적사) 중심의 편중된 양상을 보인다. 2024년 기준, 전체 국제선 정기편 여객기 460,336편 중 308,255편(약 66.9%)이 국적기에 의해 운항되었다. 이러한 국적사 우위의 공급 구조는 한국의 국제선 여객망이 자국민의 아웃바운드 여행 중심으로 형성되어 있음을 보여준다. 실제로 우리나라는 관광수입보다 관광지출이 많은 관광수지 적자국으로, 2024년 기준 2,868만 명의 해외여행객으로부터 발생한 관광지출은 264.9억 달러에 달하는 반면, 1,636만 명의 외래 관광객으로부터 발생한 관광수입은 164.5억에 그쳐, 약 100.4억 달러의 관광수지 적자를 기록하고 있다.

[그림3] 국제 여객기 국적사 vs 외항사 정기편 운항 추이



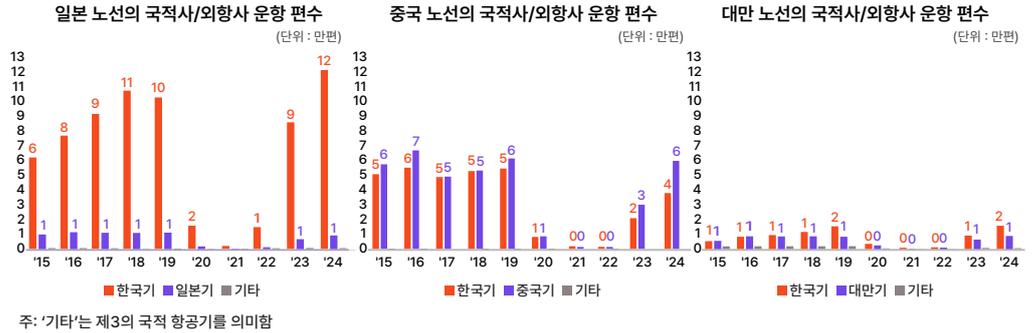
*주: 본 보고서에서 사용한 항공편 데이터는 항공사 운항 기준이며, 코드쉐어(Code-share) 편은 별도 분류 없이 포함되어 있음.

출처: 인천국제공항공사, 한국공항공사 통계 취합

이러한 항공 공급 구조의 특성을 파악하는 데 있어, 한국 관광의 최대 교역국이자 경쟁국인 동북아 3개국—일본·중국·대만—과의 노선 구조는 특히 주목할 만하다. 이들 세 국가는 2024년 전체 외래 관광객의 약 56.8%를 차지하고 있으며, 동시에 한국인의 주요 여행 목적지이기도 하다. 한국의 국제선 노선 중 상당수가 이 세 국가와 연결되어 있는 만큼, 해당 노선의 항공 공급 구조는 관광수지의 균형과 지역공항 활성화 전략을 진단하는 데 실질적인 기준이 될 수 있다.

2024년 기준, 일본·중국·대만 3개국과의 항공편 공급을 살펴보면, 공급의 양적 수준 뿐만 아니라 국적기와 외항기 간 비중에서도 뚜렷한 차이가 나타난다. 일본 노선은 전체 운항 편수가 131,349편으로 가장 많지만, 이중 121,481편(92.4%)이 한국 국적 항공사에 의해 운항되었다. 반면, 중국 노선은 전체 97,517편 중 37,829편(38.7%)이 한국 국적 항공사에 의해 운항되었고, 59,688편(61.2%)이 중국 항공사(외항기)에 의해 운항되어, 외항사의 참여 비중이 가장 높은 구조를 보인다. 대만은 전체 25,026편 중 국적기가 15,610편(62.3%), 대만 항공사가 8,927편(35.6%)을 차지하며, 국적사 우위 속에서도 외항사 공급이 일정 비중을 유지하는 비교적 균형 잡힌 구조를 보인다.

[그림4] 주요 노선별 한국 국적기와 외항사 운항 편수 비교



현재 일본 노선과 같이 한국 항공사의 공급 비중이 과도하게 높은 구조는 결과적으로 외래 관광객의 항공 접근성을 제약하는 요인으로 작용할 수 있다. 실제로 일본과의 관광 교류를 보면, 2024년 한 해 동안 일본을 방문한 한국인은 882만 명에 달한 반면, 한국을 방문한 일본인은 322만 명에 그쳐 약 2.7배의 격차를 보였다. 같은 해 일본 노선의 전체 항공편 중 약 92%가 한국 국적 항공사에 의해 운항되었음을 고려하면, 항공 공급이 아웃바운드 중심으로 형성되어 관광수지 격차 심화에 일정 부분 기여했을 가능성을 배제하기 어렵다.

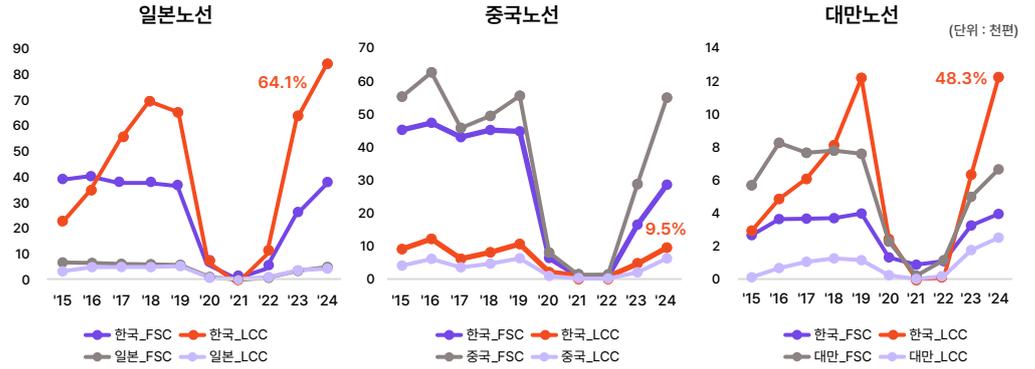
[그림5] 인접 3개국의 관광객수 비교(2024년)



출처: 관광지식정보시스템, 일본 관광청, 한국관광공사, 법무부 통계 등 취합

특히 지난 10여 년간 한국 저가항공사(Low-Cost Carrier; LCC)의 급격한 성장은 일본과 대만 노선에서 두드러지게 나타났으며, 이러한 변화는 항공 공급 구조의 편중을 더욱 심화시킨 요인 중 하나로 분석된다. 2024년 기준, 일본 노선에서 운항되는 항공편 중 한국 LCC가 차지하는 비중은 약 64.1%에 달하며, 대만 노선에서도 한국 LCC의 비중은 약 48.3%로 높은 수준을 기록하고 있다. 중국만이 한국 LCC 비중이 약 9.5% 수준으로, FSC(Full-Service Carrier)의 비중이 더 높은 시장이다. 이처럼 한국 LCC의 시장 확장은 결과적으로 외항사 진입 여지를 좁히고, 전체 노선 구조를 한국인의 아웃바운드 수요 중심으로 재편하는 데 기여했을 가능성이 크다.

[그림6] 국적사 vs 외항사, FSC(Full-Service Carrier) vs LCC(Low-Cost Carrier) 공급구조 변화



출처: 인천국제공항공사, 한국공항공사 통계 취합

[표2] 국가별 주요 항공사

한국				일본				중국				대만			
항공사명	IATA	Tier	보유 기체수	항공사명	IATA	Tier	보유 기체수	항공사명	IATA	Tier	보유 기체수	항공사명	IATA	Tier	보유 기체수
1 대한항공	KE	FSC	166	1 전일본 공수	NH	FSC	236	1 중국국제 항공	CA	FSC	498	1 중화항공	CI	FSC	82
2 아시아나 항공	OZ	FSC	69	2 일본항공	JL	FSC	150	2 중국동방 항공	MU	FSC	679	2 에바항공	BR	FSC	86
3 에어프레미아	YP	LCC	7	3 에어재팬	NQ	FSC	2	3 중국남방 항공	CZ	FSC	653	3 스타릭스 항공*	SJX	FSC	26
4 에어로케이항공	RF	LCC	7	4 피치항공	MM	LCC	36	4 상해항공	FM	FSC	104	4 만다린 항공*	AE	FSC	12
5 에어부산	BX	LCC	20	5 집에어 도쿄	ZG	LCC	8	5 중국심천 항공	ZH	FSC	200	5 타이거에어 타이완	IT	LCC	15
6 에어서울	RS	LCC	6	6 젯스타 재팬*	GK	LCC	22	6 사천항공	3U	FSC	211				
7 이스타 항공	ZE	LCC	15	7 스프링재팬 (일본출주 항공)	IJ			7 하문항공	MF	FSC	176				
8 제주항공	7C	LCC	42	8 스타 플라이어	7G			8 북경수도 항공	JD	LCC	82				
9 진에어	LJ	LCC	31	9 AIRDO	HD			9 중국연합 항공*	KN	LCC	54				
10 티웨이 항공	TW	LCC	40	10 아마쿠사 항공	MZ			10 동하이 항공	DZ	LCC	23				
				11 ANA 윈스	NH/EH			11 장시 항공*	RY	LCC	17				
				12 후지드림 항공	JH			12 룽에어	GJ	LCC	73				
				13 홋카이도 에어시스템	6L			13 럭키 항공*	8L	LCC	50				
				14 아이벡스 항공	FW			14 오케이 항공	BK	LCC	28				
				15 J-에어	XM			15 칭다오 항공	QW	LCC	40				
				16 일본에어 커뮤터	3X			16 루이리 항공*	DR	LCC	23				
				17 일본 트랜스오션	NU			17 춘추항공	9C	LCC	129				
				18 신추오 항공	-			18 서부항공	PN	LCC	36				
				19 신일본 항공	-										
				20 오리엔탈 에어브릿지	OC										
				21 류큐 에어 커뮤터	-										
				22 솔라시드 항공	6J										

*주: 2025년 5월 기준 한국행 정기편 노선 확인되지 않음

출처: 각 항공사 공식 웹사이트 및 공개된 온라인 자료(2024년~2025년 기준) 종합

2. 동북아 주요 항공 노선의 구조적 특성

한국과 일본·중국·대만을 연결하는 항공 네트워크는 기본적으로 다수의 도시 간 연결을 포함한 다도시 노선 구조를 보인다. 한국은 인천·김포·김해·제주·청주·대구·무안의 7개 국제공항을 통해 인접국과의 정기·부정기 항공편을 운영하고 있다³. 상대국의 경우, 일본은 도쿄·오사카·후쿠오카 등 26개 도시, 중국은 상하이·베이징·칭다오 등 33개 도시, 대만은 타이베이·가오슝 등 3개 도시가 한국과 연결되어 있다. 그러나 이러한 노선의 풍부함과는 별개로, 각국과의 노선 구조는 공급 주체(국적사 vs 외항사), 공항 간 분산도, 편당 여객수, 지방공항 기여도 등에 있어 서로 상이한 특성을 드러낸다.

[표3] 3개국의 한국 여객편 노선 구조 요약 (2024년 기준)

노선	항공사 국적	운항편수	여객수	평균 편당 여객수*	취항 도시수**	도시 간 노선수
일본	전체	131,349 (1,760)	24,974,338 (284,875)	190.1	26	48
	한국	121,481 (1,641)	23,207,955 (272,553)	191.0	26(24)	48(40)
	일본	9,245 (119)	1,722,963 (12,322)	186.3	3(3)	3(3)
중국	전체	97,517 (1,784)	13,584,848 (222,879)	139.3	39	77
	한국	36,593 (254)	5,605,074 (35,334)	153.1	33(14)	57(18)
	중국	59,688 (1,530)	7,979,774 (187,545)	133.6	7(7)	59(47)
대만	전체	25,026 (807)	4,871,236 (121,704)	194.6	3	11
	한국	15,610 (575)	3,066,554 (87,120)	196.4	3(3)	11(8)
	대만	8,927 (227)	1,648,303 (33,050)	184.6	5(3)	7(4)

주: 괄호 안은 비정기편의 경우를 의미함

* 평균 편당 여객수: 전체 운항편에 대한 평균적인 탑승객 수를 의미함. 1년 동안의 총 여객수를 총 운항편수로 나누어 산출

** 취항 도시수: '항공사 국적'이 한국인 경우 해당 노선의 상대 국가(일본, 중국, 대만)의 취항 도시수를 의미하며, '항공사 국적'이 일본, 중국, 대만인 경우 한국의 취항 도시수를 의미함

3 양양국제공항은 2024년 기준 국제선 정기편을 운행하지 않음

[표4] 주요 공항별 외국인 입국자수 및 정기편 운항편수(2024년)

공항	일본			중국			대만		
	입국자 수	한국기 운항편수	일본기 운항편수	입국자 수	한국기 운항편수	중국기 운항편수	입국자 수	한국기 운항편수	대만기 운항편수
인천공항	2,190,361	85,467	4,964	2,519,848	27,920	43,874	722,453	6,176	4,908
김포공항	557,290	8,746	4,281	213,255	2,375	2,899	123,098	1,026	1,360
김해공항	295,651	19,228	0	100,974	3,181	2,271	361,863	4,396	2,010
제주공항	21,110	786	0	842,498	1,833	9,394	133,256	1,179	596
대구공항	13,507	2,729	0	12,873	424	852	73,467	1,439	53
기타	62,826	4,525	0	530,777	860	398	47,915	1,394	0
합계 (항포함)	3,224,079			4,603,273			1,473,908		

주: 운항편수는 출발편, 도착편을 구분하지 않고 합산한 값임

❖ 일본 노선 : 취항 노선은 많지만, 국적사 중심의 단일 공급 구조

2024년 기준, 한국-일본 간 항공 네트워크는 48개의 도시 간 노선을 확보하고 있다. 이는 양양국제공항을 제외한 한국의 7개 국제공항(인천·김포·김해·제주·청주·대구·무안)과 일본의 26개 도시 공항 간의 48개 노선으로 이루어져 있으며, 이를 통해 총 131,349편의 여객편과 24,974,338명의 여객이 양국을 오갔다.

그러나 공급자의 구성을 보면, 상당한 불균형이 나타난다. 전체 노선의 절대다수가 한국 국적 항공사에 의해 운항되고 있는데, 한국의 항공사가 약 48개 노선을 운항하는 반면, 일본의 항공사는 단 3개의 정기편 노선(도쿄-인천, 도쿄-김포, 오사카-인천)만을 운항하고 있었다.

[그림7] 일본 정규 취항 노선별 항공편 현황(2024)

정기편 전체
일본 26개 도시 / 48개노선

정기편 국적사(한국)
일본 26개 도시 / 48개노선

정기편 외항사(일본)
한국 2개 도시 / 3개노선

단위: 편수

	인천	김포	김해	제주	청주	대구	무안	양양		인천	김포	김해	제주	청주	대구	무안	양양		인천	김포	김해	제주	청주	대구	무안	양양
가고시마	512	0	0	0	0	0	0	0	가고시마	512	0	0	0	0	0	0	0	가고시마	0	0	0	0	0	0	0	0
고마스	314	0	0	0	0	0	0	0	고마스	314	0	0	0	0	0	0	0	고마스	0	0	0	0	0	0	0	0
구마모토	848	0	18	0	0	0	0	0	구마모토	848	0	18	0	0	0	0	0	구마모토	0	0	0	0	0	0	0	0
나카사키	76	0	0	0	0	0	18	0	나카사키	76	0	0	0	0	0	18	0	나카사키	0	0	0	0	0	0	0	0
나고야	5845	0	818	0	0	0	0	0	나고야	5845	0	818	0	0	0	0	0	나고야	0	0	0	0	0	0	0	0
나이타	312	0	0	0	0	0	0	0	나이타	312	0	0	0	0	0	0	0	나이타	0	0	0	0	0	0	0	0
다카마쓰	1058	0	0	0	0	0	0	0	다카마쓰	1058	0	0	0	0	0	0	0	다카마쓰	0	0	0	0	0	0	0	0
도쿄	25413	8643	4049	56	1461	730	54	0	도쿄	22748	4362	4049	56	1461	730	54	0	도쿄	2042	4281	0	0	0	0	0	0
도쿠시마	6	0	0	0	0	0	0	0	도쿠시마	6	0	0	0	0	0	0	0	도쿠시마	0	0	0	0	0	0	0	0
마쓰야마	1074	0	366	0	0	0	0	0	마쓰야마	1074	0	366	0	0	0	0	0	마쓰야마	0	0	0	0	0	0	0	0
미야자키	352	0	0	0	0	0	0	0	미야자키	352	0	0	0	0	0	0	0	미야자키	0	0	0	0	0	0	0	0
미야코지마	308	0	0	0	0	0	0	0	미야코지마	308	0	0	0	0	0	0	0	미야코지마	0	0	0	0	0	0	0	0
사카	408	0	0	0	0	0	0	0	사카	408	0	0	0	0	0	0	0	사카	0	0	0	0	0	0	0	0
삿포로	6376	0	1556	0	68	0	0	0	삿포로	6376	0	1556	0	68	0	0	0	삿포로	0	0	0	0	0	0	0	0
센다이	714	0	0	0	0	0	0	0	센다이	714	0	0	0	0	0	0	0	센다이	0	0	0	0	0	0	0	0
시즈오카	826	0	0	0	0	0	0	0	시즈오카	826	0	0	0	0	0	0	0	시즈오카	0	0	0	0	0	0	0	0
아사히카와	16	0	0	0	0	0	0	0	아사히카와	16	0	0	0	0	0	0	0	아사히카와	0	0	0	0	0	0	0	0
아이오리	296	0	0	0	0	0	0	0	아이오리	296	0	0	0	0	0	0	0	아이오리	0	0	0	0	0	0	0	0
오사카	21841	4384	5600	730	2194	1269	86	0	오사카	18919	4384	5600	730	2194	1269	86	0	오사카	2922	0	0	0	0	0	0	0
오이타	552	0	0	0	0	0	0	0	오이타	552	0	0	0	0	0	0	0	오이타	0	0	0	0	0	0	0	0
오기야마	380	0	0	0	0	0	0	0	오기야마	380	0	0	0	0	0	0	0	오기야마	0	0	0	0	0	0	0	0
오키나와	3984	0	578	0	0	0	0	0	오키나와	3984	0	578	0	0	0	0	0	오키나와	0	0	0	0	0	0	0	0
요나고	312	0	0	0	0	0	0	0	요나고	312	0	0	0	0	0	0	0	요나고	0	0	0	0	0	0	0	0
카티큐슈	776	0	0	0	0	0	0	0	카티큐슈	776	0	0	0	0	0	0	0	카티큐슈	0	0	0	0	0	0	0	0
후쿠오카	17101	0	6243	0	644	730	0	0	후쿠오카	17101	0	6243	0	644	730	0	0	후쿠오카	0	0	0	0	0	0	0	0
히로시마	1354	0	0	0	0	0	0	0	히로시마	1354	0	0	0	0	0	0	0	히로시마	0	0	0	0	0	0	0	0

주: 도쿄의 하네다, 나리타 공항은 별도로 분류하지 않음

주1: 히트맵에서 색상이 진한 노선일수록 운항 항공편수가 많다는 의미임. 이는 출발편과 도착편을 구분하지 않고 모두 합산한 값임

주2: 동일 도시 내 복수 공항(예: 하네다·나리타 등)은 하나의 도시로 통합하여 표기하였음

이러한 공급 구조의 가장 큰 특징은, 한국 국적 항공사들이 일본의 주요 허브도시를 중심으로 매우 촘촘한 네트워크를 구성하고 있다는 점이다. 인천·김포·김해·제주·청주·대구·무안 등 대부분의 한국 국제공항에서 도쿄(나리타·하네다), 오사카(간사이), 후쿠오카(큐슈)를 오가는 정기편이 다수 운행되고 있으며, 삿포로·나고야·오키나와 등 중견도시도 인천과 김해를 중심으로 안정적으로 연결되어 있다. 더 나아가, 일반적으로 소도시로 분류되는 가고시마·다카마쓰·마쓰야마 등에도 인천발 정기편이 운항되고 있어, 일본 내 다양한 도시들과의 항공 연결성이 확보된 상태다. 반면 일본 국적 항공사는 도쿄와 오사카를 출발하여 인천 또는 김포로 도착하는 단 3개의 노선에 국한되어 있으며, 한국의 지방공항으로 정기편을 운항하는 일본 국적의 항공기는 단 1편도 존재하지 않았다.

이 같은 구조는 양국 간 인바운드 접근성의 차이를 나타낸다. 특히 우리나라 다수의 지방공항이 일본과 연결되어 있음에도, 일본의 항공사 참여는 전무한 것이다. [표4]를 보면 알 수 있듯이, 김해공항의 경우 2024년 기준 일본 국적 항공사의 정기편이 단 1편도 없었으나, 약 29만 명의 일본인이 입국하였다. 김해공항을 통한 일본인 입국자 모두가 전적으로 한국 항공사에 의존해 입국한 것이다. 이는 외래객 유입에 있어 공급자의 다양성이 결여된 구조가 잠재 수요를 제약할 수 있음을 보여주는 사례다.

또한, 일본 노선은 저비용항공사(LCC)의 비중이 높은 것을 감안할 때, 평균 편당 여객수도 186명~191명 수준으로 실제 탑승률도 높은 편이다. 즉, 양국을 오가는 수요가 한국과 일본 양쪽에서 충분히 존재함에도 공급의 불균형으로 인해 인바운드 수요가 억제되고 아웃바운드 수요가 더욱 강화되는 방향으로 작용할 여지가 있다. 이는 한국인에게는 다양한 항공편 선택지가 제공되는 반면, 일본인의 방한 여정은 상대적으로 서울에 제약되어 있다는 뜻이며, 결과적으로 일본인의 지역 방문을 유도하는 데 있어 구조적 한계로 작용할 수 있다.

❖ 중국 노선 : 외항사 비중이 높은 구조와 추가 성장 여력

2024년 기준, 한국-중국 간 항공망은 한국의 7개 국제공항(인천·김포·김해·제주·청주·대구·무안)과 중국의 39개 도시를 오가는 총 77개 노선으로 구성되어 있다. 도시 수 및 노선 수 모두 일본과 대만 노선보다 많은 수준으로, 한중 노선이 한국-동북아 항공 네트워크에서 가장 광범위한 구조를 보이고 있는 것으로 나타난다.

[그림8] 중국 정규 취항 노선별 항공편 현황(2024)

	정기편 전체 중국 39개 도시 / 77개 노선									정기편 국적사(한국) 중국 33개 도시 / 57개 노선									정기편 외항사(중국) 한국 7개 도시 / 59개 노선									
	인천	김포	김해	제주	청주	대구	무안	양양			인천	김포	김해	제주	청주	대구	무안	양양			인천	김포	김해	제주	청주	대구	무안	양양
광저우	4210	0	0	124	0	0	0	0		광저우	2034	0	0	0	0	0	0	0		광저우	2176	0	0	124	0	0	0	0
난징	2280	0	0	837	0	0	0	0		난징	1094	0	0	0	0	0	0	0		난징	1186	0	0	837	0	0	0	0
난통	0	0	0	28	0	0	0	0		난통	0	0	0	0	0	0	0	0		난통	0	0	0	28	0	0	0	0
닝보	0	0	0	571	0	0	0	0		닝보	0	0	0	0	0	0	0	0		닝보	0	0	0	571	0	0	0	0
다롄	3024	0	0	10	0	0	0	0		다롄	0	0	0	10	0	0	0	0		다롄	1778	0	0	10	0	0	0	0
무단장	494	0	0	0	0	0	0	0		무단장	92	0	0	0	0	0	0	0		무단장	402	0	0	0	0	0	0	0
베이징	7068	2363	770	1940	0	0	0	0		베이징	3362	915	155	883	0	0	0	0		베이징	3706	1448	615	1057	0	0	0	0
산야	208	0	0	281	0	0	0	0		산야	208	0	0	281	0	0	0	0		산야	0	0	0	0	0	0	0	0
상해	10148	2911	2062	5324	60	712	0	0		상해	4835	1460	562	855	60	0	0	0		상해	5313	1451	1500	4469	0	712	0	0
샤먼	1228	0	0	0	0	0	0	0		샤먼	526	0	0	0	0	0	0	0		샤먼	702	0	0	0	0	0	0	0
선양	3233	0	156	258	8	0	0	0		선양	1919	0	0	0	8	0	0	0		선양	1314	0	156	258	0	0	0	0
선전	2815	0	0	182	0	0	0	0		선전	910	0	0	0	0	0	0	0		선전	1905	0	0	182	0	0	0	0
스자좡	220	0	120	0	0	0	0	0		스자좡	120	0	120	0	0	0	0	0		스자좡	100	0	0	0	0	0	0	0
시안	1594	0	124	85	0	0	0	0		시안	888	0	124	85	0	0	0	0		시안	706	0	0	0	0	0	0	0
양저우	208	0	0	0	0	0	0	0		양저우	0	0	0	0	0	0	0	0		양저우	208	0	0	0	0	0	0	0
열성	222	0	0	0	0	0	0	0		열성	222	0	0	0	0	0	0	0		열성	0	0	0	0	0	0	0	0
옌지	3845	0	541	0	376	114	100	0		옌지	1821	0	541	0	330	114	100	0		옌지	2024	0	0	0	46	0	0	0
옌타이	2918	0	0	0	0	0	0	0		옌타이	162	0	0	0	0	0	0	0		옌타이	2756	0	0	0	0	0	0	0
우시	931	0	0	10	0	0	0	0		우시	0	0	0	0	0	0	0	0		우시	931	0	0	10	0	0	0	0
우환	564	0	0	0	0	0	0	0		우환	532	0	0	0	0	0	0	0		우환	32	0	0	0	0	0	0	0
윈저우	354	0	0	0	0	0	0	0		윈저우	66	0	0	0	0	0	0	0		윈저우	288	0	0	0	0	0	0	0
위해	1491	0	0	0	0	0	0	0		위해	762	0	0	0	0	0	0	0		위해	729	0	0	0	0	0	0	0
자무쓰	114	0	0	0	0	0	0	0		자무쓰	114	0	0	0	0	0	0	0		자무쓰	0	0	0	0	0	0	0	0
장자제 (대용)	479	0	642	0	262	450	365	0		장자제 (대용)	479	0	642	0	116	310	213	0		장자제 (대용)	0	0	0	0	146	140	152	0
장춘	1238	0	0	0	0	0	0	0		장춘	514	0	0	0	0	0	0	0		장춘	724	0	0	0	0	0	0	0
청저우	814	0	0	162	21	0	0	0		청저우	438	0	0	0	21	0	0	0		청저우	376	0	0	162	0	0	0	0
지난	1561	0	0	0	0	0	0	0		지난	112	0	0	0	0	0	0	0		지난	1449	0	0	0	0	0	0	0
창사	1125	0	0	50	0	0	0	0		창사	941	0	0	0	0	0	0	0		창사	184	0	0	50	0	0	0	0
청두	1147	0	0	0	0	0	0	0		청두	203	0	0	0	0	0	0	0		청두	944	0	0	0	0	0	0	0
충칭	722	0	0	0	0	0	0	0		충칭	150	0	0	0	0	0	0	0		충칭	572	0	0	0	0	0	0	0
칭다오	10835	0	756	152	0	0	0	0		칭다오	2150	0	756	0	0	0	0	0		칭다오	8685	0	0	152	0	0	0	0
쿤밍	374	0	0	0	0	0	0	0		쿤밍	88	0	0	0	0	0	0	0		쿤밍	286	0	0	0	0	0	0	0
타이유안	0	0	0	0	40	0	0	0		타이유안	0	0	0	0	0	0	0	0		타이유안	0	0	0	0	40	0	0	0
톈진	2184	0	0	60	0	0	0	0		톈진	1098	0	0	0	0	0	0	0		톈진	1086	0	0	60	0	0	0	0
푸저우	562	0	0	184	0	0	0	0		푸저우	4	0	0	0	0	0	0	0		푸저우	558	0	0	184	0	0	0	0
하얼빈	1408	0	0	16	12	0	0	0		하얼빈	754	0	0	0	12	0	0	0		하얼빈	654	0	0	16	0	0	0	0
하이코우	854	0	0	0	0	0	0	0		하이코우	220	0	0	0	0	0	0	0		하이코우	634	0	0	0	0	0	0	0
항저우	2414	0	0	1224	0	0	14	0		항저우	948	0	0	0	0	0	0	0		항저우	1466	0	0	1224	0	0	14	0
허페이	154	0	0	0	0	0	0	0		허페이	154	0	0	0	0	0	0	0		허페이	0	0	0	0	0	0	0	0

단위: 편수

출처: 인천국제공항공사, 한국공항공사 통계 취합
 주1: 히트맵에서 색상이 진한 노선일수록 운항 항공편수가 많다는 의미임. 이는 출발편과 도착편을 구분하지 않고 모두 합산한 값임
 주2: 동일 도시 내 복수 공항(예: 하네다·나리타 등)은 하나의 도시로 통합하여 표기하였음

이처럼 한국-중국 간 네트워크는 단순히 연결 도시 수가 많을 뿐 아니라, 주요 허브도시와의 다층적 연결망이 고르게 형성되어 있다. 베이징, 상하이, 칭다오와 같은 중국의 핵심 허브도시들은 인천은 물론 김포·김해·제주·청주·대구 등 다양한 한국 공항과 직접 연결되어 있으며, 인천공항에서는 광주·안동·대전·엔지·엔타이·텐진·항저우 등의 상대적으로 덜 알려진 도시들과의 노선도 활발하게 운항되고 있다. 이러한 연결 구조는 중국 내 광범위한 도시로부터의 높은 방한 접근성을 시사하며, 인바운드 수요 유입의 기반을 넓히는 작용을 할 여지가 있다.

앞서 언급한대로, 공급자 구성 측면에서는 외항사 비중이 상대적으로 높는데, 이들은 김해·제주·청주·대구·무안과 같은 한국의 지방공항까지 적극적으로 정기편을 취항하고 있다. 다만 지역 간 공급의 편중도 뚜렷하게 드러난다. [표4]에 나타나듯이, 제주공항은 2024년 기준 중국 항공사의 운항 편수가 9,394편에 달하며, 중국인 입국자 수 역시 약 84만 명으로 전체 지방공항 중 가장 많은 수준이다. 반면 김해공항의 중국인 입국자 수는 약 10만 명으로, 같은 해 일본(29만 명)과 대만(36만 명) 대비 현저히 낮다. 다른 지방공항들도 전반적으로 중국 노선의 성과가 제한적인 편으로, 이는 전체 지방공항 공급량은 양호하나 실질적으로는 공급이 제주공항에 집중되어 있다는 점을 반영한다. 그럼에도 불구하고 일본 노선과 비교할 때, 중국 노선은 구조적 측면에서 긍정적인 시사점을 제공한다. 일본 항공사가 인천공항과 김포공항 등 수도권 공항에만 정기편을 운항하는 데 비해, 중국 국적 항공사들은 지방공항에 비교적 고르게 취항하고 있는 것이다.

중국 노선은 단기적으로 수요 회복이 지연되고 있으나, 장기적으로는 지방공항을 활용한 공급 기반을 통해 인바운드 수요를 견인할 수 있는 잠재력이 큰 시장이다. 2024년 기준, 중국 노선의 평균 편당 여객수는 한국 국적기가 153.1명, 중국 국적기가 133.6명으로, 일본(평균 190명)과 대만(평균 194명) 노선에 비해 유의미하게 낮은 수준을 보인다. 이는 코로나 19 이후 중국발 노선의 수요 회복이 상대적으로 더디게 진행되고 있으며, 아직 채워지지 않은 여객 수요가 상당하다는 점을 시사한다. 그러나 앞서 언급했듯 중국 항공사들은 수도권 외 지방공항에도 다수의 노선을 운영하고 있어, 이러한 공급 기반을 적극적으로 활용할 경우 미회복 수요를 지역으로 유도하는 데 있어 일본이나 대만 대비 구조적 우위를 확보할 수 있다. 이와 같은 구조적 특성은 향후 한국 지방공항의 중국 노선 확대 전략 수립에 있어 중요한 기초가 될 수 있다.

❖ 대만 노선: 국적사 중심 공급 구조, 그러나 공항 분산으로 우수한 인바운드 실적 달성

2024년 기준, 한국-대만 간 항공 노선은 주로 한국의 7개 국제공항(인천·김포·김해·제주·청주·대구·무안)과 대만의 3개 도시(타이베이·가오슝·타이중)를 연결하는 11개의 노선을 이루고 있으며, 전체 공급의 80% 가량이 타이베이로 연결되어 있다. 노선 수나 연결 도시 수는 일본이나 중국 노선보다 적지만, 공급 구조와 인바운드 실적 측면에서는 주목할 만한 특성이 나타난다.

공급자 구성에서는 한국 국적 항공사의 비중이 높은 편이다. 전체 정기편 중 약 62.3%는 한국 국적 항공사에 의해 운항되고 있으며, 이들은 김해·제주·청주·대구·무안 등 다양한 지방공항 노선을 고루 운영 중이다. 대만 국적 항공사는 주로 인천공항과 김해공항을 중심으로 운항하지만, 제주·대구 등 일부 지방공항으로의 정기편도 확보하고 있어 국적사와 외항사 모두 일정 수준의 지역 분산 공급 양상을 보인다.

[그림9] 대만 정규 취항 노선별 항공편 현황(2024)

정기편 전체
대만 3개 도시 / 11개 노선

정기편 국적사(한국)
대만 3개 도시 / 11개 노선

정기편 외항사(대만)
한국 5개 도시 / 7개 노선

단위: 편수

	인천	김포	김해	제주	청주	대구	무안	양양		인천	김포	김해	제주	청주	대구	무안	양양		인천	김포	김해	제주	청주	대구	무안	양양
가오슝	1982	924	777	0	0	0	0	0	가오슝	720	294	777	0	0	0	0	0	가오슝	1262	630	0	0	0	0	0	0
타이베이	8929	1462	5629	1775	1280	1491	114	0	타이베이	4793	732	3619	1179	1280	1439	114	0	타이베이	3646	730	2010	596	0	52	0	0
타이중	663	0	0	0	0	0	0	0	타이중	663	0	0	0	0	0	0	0	타이중	0	0	0	0	0	0	0	0

출처: 인천국제공항공사, 한국공항공사 통계 취합

주1: 히트맵에서 색상이 진한 노선일수록 운항 항공편수가 많다는 의미임. 이는 출발편과 도착편을 구분하지 않고 모두 합산한 값임

주2: 동일 도시 내 복수 공항(예: 하네다·나리타 등)은 하나의 도시로 통합하여 표기하였음

대만 노선은 전체 노선 수는 적지만, 공급의 지역 다양성이 인바운드 수요 창출에 효과적으로 기여하는 것으로 보인다. 실제로 2024년 대만은 방한 외래 관광객 수 147만 명을 기록하며 중국(460만 명), 일본(322만 명)에 이어 세 번째로 방문객이 많은 국가였고, 미국(132만 명)을 앞질렀다. 특히 김해공항의 대만인 입국자 수는 361,863명으로, 중국(100,974명)이나 일본(295,651명)보다도 높은 수준을 보였다. 이는 일본이나 중국에 비해 공급 총량은 작지만, 지방공항을 고르게 연결하는 공급 구조가 실질적인 인바운드 유입 확대에 긍정적으로 작용하고 있음을 보여주는 사례다.

이러한 특징은 일본 노선과 비교할 때 더욱 명확하게 부각된다. 일본 노선은 연결 도시 수는 많지만 모든 노선이 한국 국적 항공사에 의해 운영되는 단일 공급 구조를 이루고 있는 반면, 대만 노선은 한국 항공사 비중이 높음에도 외항사(중화항공, 타이거에어 등)의 지방공항 취항이 정기적으로 이루어지고 있다. 대만 항공사의 평균 편당 여객수도 184.6명으로, 한국 국적기(196.4명)과 유사한 수준을 보여 실제 탑승률 면에서도 경쟁력을 확보하고 있다.

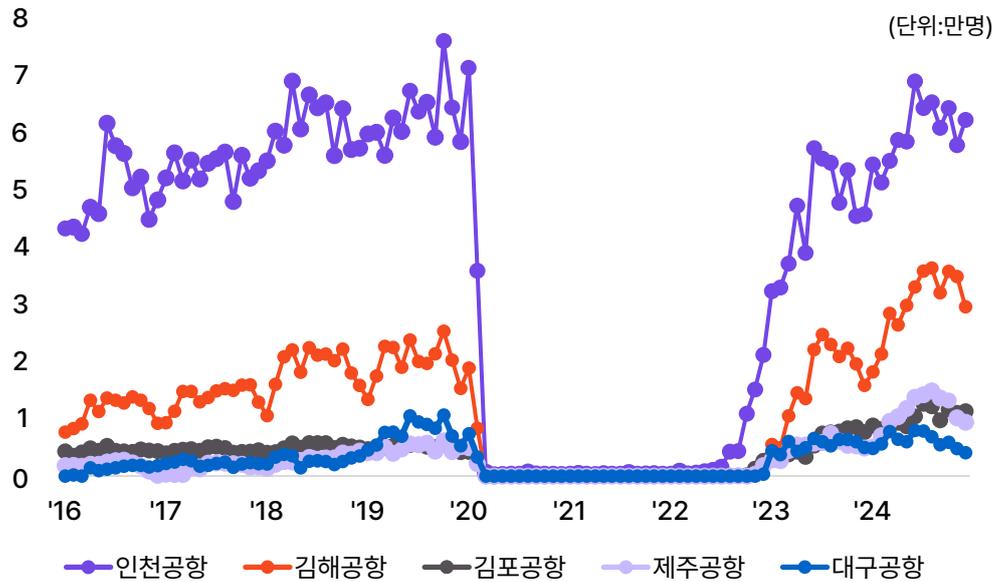
결과적으로 대만 노선은 전체 공급 규모는 일본이나 중국에 비해 작지만, 공급의 지역 분산성과 외항사의 참여 구조를 기반으로 효율적인 인바운드 성과를 달성한 사례로 볼 수 있다. 이러한 구조는 외항사 유치 전략이 단순한 공급 확대를 넘어, 지역관광 활성화와 직결되는 수요 창출 효과를 가질 수 있음을 시사한다. 특히 현재 대만 노선은 타이베이와 가오슝 중심으로 운항되고 있으며, 타이중 등 미취항 도시를 통한 추가 성장 가능성도 향후 전략적 고려 대상이 될 수 있다.

3. 인바운드 관광 활성화 차원에서 본 지역공항의 외항사 유치

외항사의 유치는 단순히 항공편 수를 늘리는 데 그치지 않고, 잠재 관광 수요를 발굴하고 창출하는 전략적 수단으로서의 가능성을 지닌다. 특히 수도권에 집중된 항공 접근성을 완화하고, 외래 관광객이 보다 다양한 경로로 방한할 수 있는 구조를 형성함으로써, 지역관광의 저변을 넓히는 데 중요한 역할을 할 수 있다. 이러한 맥락에서 지역공항을 중심으로 외항사를 유치하는 전략은 단기적인 노선 확대뿐 아니라, 장기적인 수요 기반 확보와 관광 분산 효과를 함께 실현할 수 있는 방향이라 할 수 있다.

대표적인 사례로는 대만과 김해공항 간의 노선 확대를 들 수 있다. 타이베이와 가오슝을 중심으로 한 방한 수요를 기반으로, 지자체와 유관 기관의 협력을 통해 외항사의 정기 취항이 이루어지고 있다. 예를 들어, 한국공항공사와 부산관광공사, 대만 영사관 등 주요 기관들은 항공사들과 협력하여 2022년 5월 '부산-대만 노선의 항공관광 활성화 간담회'를 공동 개최하는 등 민관협력 체계를 구축해 왔다. 물론 김해공항의 수요 증가가 단일 요인에 의해 발생했다고 보기는 어렵지만, 2024년 기준 김해공항의 월평균 대만인 입국자 수는 코로나 19 이전 대비 50% 이상 증가하였다. 이는 외항사 유치가 실질적인 인바운드 유입 확대와 연결될 수 있음을 보여주는 사례로 해석할 수 있다.

[그림10] 주요 공항별 대만인 입국자 수 추이



출처: 관광지식정보시스템

한편 일본은 지방공항의 외항사 유치를 보다 체계적이고 전략적으로 추진하고 있는 국가로, 한국이 참고할 만한 다양한 제도적 기반을 이미 갖추고 있다. 일본 정부는 「관광입국 추진기본계획」의 '지방관광 인식 제고'라는 목표 아래, 국토교통성(Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism; MLIT)과 일본 관광청(Japan National Tourism Organization; JNTO)을 중심으로 외항사 유치 전략을 추진 중이다. 국토교통성은 '방일 유객 지원 공항 제도'를 통해 외항사의 지방공항 취항을 장려하는 정책적 틀을 제공하고 있으며, 일본 관광청은 '지역 인바운드 수탁사업' 등 다양한 프로그램을 통해 지자체의 관광 콘텐츠 개발과 수용력 확충을 지원하고 있다. 각 지자체는 이러한 중앙정부의 정책 방향에 따라, 자체 예산을 활용해 항공 보조금, 여행상품 개발비, 프로모션 비용 등을 세부 항목으로 설정하고, 외항사 유치를 위한 실질적인 재정지원을 제공하고 있다.

최근 '소도시 여행'의 목적지로 주목받고 있는 마쓰야마(에히메현), 다카마쓰(카가와현), 도쿠시마현 등 일본의 소도시들은 이러한 정부-지자체-공항 간 협업을 기반으로 외항사 유치에 성공하며, 실질적인 신규 노선 개설로 이어지고 있다. 특히 한국인 공항 입국자수가 전무했던 도쿠시마현은 2024년 12월 이스타항공의 신규 취항 이후 한 달 만에 한국인 입국자수 407명을 기록하기도 했다⁴. 이는 취항 전부터 지자체와 공항, 항공사가 유기적으로 협력한 결과였다. 도쿠시마현은 '국제선 취항 종합 지원', '인바운드 대응 프로모션' 사업에 대

4 일본 출입국재류관리청 자료 발취

한 추경예산안을 편성하였고, 도쿠시마 공항은 항공사를 위한 착륙료 감면, 유지보수비 및 터미널 이용료 지원 사업 및 무료 셔틀버스 운행 등 다양한 지원책을 제공하였다. 또한 지역 맞춤형 관광상품 개발과 SNS 및 미디어 홍보, 숙박 지원 사업도 병행하였다. 항공사 역시 단순 운항을 넘어, 자국민 대상 관광 코스를 설계하고 현지 마케팅을 전개하는 등 수요 창출 주체로 적극적인 역할을 수행하였다.

[표5] (예시) 2023년 도쿠시마현 추경예산안 주요사업

분야	사업명	주요 내용 요약	예산
교육	1인 1기기 고장 대응 긴급 조달	고장난 교육용 디지털 기기 리스로 조달 (배터리 팽창 등 문제 대응)	7,200만엔
아동 정책	어린이 미래 기금 신설	아동 권리 보호 및 인구 감소 대응 목적의 기금 설립	10억 엔
보건	척추측만증 조기 검진 장비 보급 지원	이동 검진단체에 장비비 전액 보조 (100% 보조)	610만 엔
스포츠·문화	꿈 육성 스포츠 교실 운영	올림픽 메달리스트 등과의 체험형 스포츠 교실 개최	250만엔
국제선 유치	국제선 취항 종합 지원	항공사 보조, 공항 정비, 인력 확보, 여행상품 개발 등 통합 지원	7,000만 엔 (한화 7억)
관광·인바운드	인바운드 대응 프로모션	SNS·미디어 활용 홍보, 숙박 및 간사이권 유입 유도	3,000만 엔 (한화 3억)
엑스포 대응	도쿠시마 파빌리온 설계·운영 준비	엑스포 전시관 설계 및 계절별 영상 콘텐츠 제작	3,000만 엔

출처: 도쿠시마현

이러한 사례는 외항사 유치가 단순한 공급 확대에 그치지 않고, 항공사와 지역이 공동으로 수요를 발굴하고 점진적으로 성장시켜 나가는 기반이 될 수 있음을 보여준다. 특히 항공 노선이라는 공급을 선제적으로 확보한 뒤, 이를 바탕으로 현지 마케팅, 여행상품 개발, 인센티브 제공 등의 수요 창출 노력이 병행될 경우, 지역 인바운드 활성화로 이어질 가능성이 한층 높아질 수 있다. 동일한 지역공항이라 하더라도 외항사의 취항 여부에 따라 관광 유입 구조가 달라질 수 있으며, 이는 지역 인바운드 전략의 성패에 일정 부분 영향을 미치는 중요한 요인 중 하나로 작용할 수 있다.

또한 외항사는 자국 내 유통망, 온라인 예약 플랫폼, 마일리지 프로그램 등 자체적인 유입 기반을 갖추고 있어, 자국민의 방한 접근성을 높이는 데 유리할 수 있다. 이러한 외항사를 유치할 경우, 장기적으로 외래 관광객의 항공 진입 장벽을 완화하고, 이들의 방한 결정에 긍정적인 영향을 미칠 수 있다.

한국 역시 이러한 접근을 참고하여, 외항사 유치를 단기적 노선 확보의 문제가 아니라 중장기적인 관광 수출 기반 마련이라는 관점에서 바라볼 필요가 있다. 특히 항공 공급을 '관광 수요의 선제적 유도 수단'으로 인식하고, 중앙정부와 지자체, 공항공사 간 협업 체계를 통해 보다 정교한 전략을 구축해 나간다면, 지역공항을 기반으로 한 인바운드 관광의 확장 가능성은 충분히 기대해볼 만하다.

4. 요약 및 제언

본 연구는 2024년 기준 한국과 동북아 주요 3개국(일본·중국·대만)과의 항공 공급 구조를 비교·분석함으로써, 한국 지역공항의 구조적 한계와 외항사 유치의 전략적 필요성을 조망하였다. 분석 결과, 코로나19 이후 한국의 인바운드 관광 수요는 빠르게 회복되었으나, 그 회복은 수도권 공항에 집중되었고 지방공항의 국제선 회복은 상대적으로 정체되어 있는 것으로 나타났다. 특히, 항공 공급망 측면에서는 국적사 중심의 공급 구조가 더욱 심화되며, 외래 관광객의 항공 접근성 저하와 입국 경로의 수도권 편중이라는 구조적 문제가 확인되었다.

국적사 중심의 공급 구조는 한국인의 아웃바운드 여행 수요를 충실히 반영한다는 점에서 일정 부분 효율적일 수 있으나, 외래 관광객의 입국 흐름을 다변화하고 지역으로 분산시키는 데에는 한계를 드러낸다. 대표적인 사례로 일본 노선의 경우, 전체 항공편 중 약 90% 이상이 한국 국적 항공사에 의해 운항되고 있으며, 일본 항공사는 인천·김포 등 수도권 공항에만 취항하고 있는 실정이다. 지방공항에 정기적으로 취항하는 일본 항공사는 사실상 존재하지 않았으며, 이는 일본인의 방한 여정이 서울 중심으로만 형성되는 데 일조하고 있다. 이러한 공급의 편중은 일본인의 지역 방문을 구조적으로 제한하며, 결과적으로 지역관광의 분산과 관광수지 개선에 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 이에 따라 일본 노선에서는 외항사 참여를 점진적으로 확대하고, 한국 지방공항을 대상으로 한 정기편 취항을 유도하는 맞춤형 전략이 마련될 필요가 있다. 이를 위해 공항공사, 지자체, 정부가 공동으로 인센티브를 설계하고, 일본 현지 여행사 및 항공사와의 협업을 통해 외항사 참여 기반을 넓혀나가는 노력이 요구된다.

반면 중국 노선은 일본에 비해 외항사 비중이 높은 구조를 보이며, 지방공항에도 다양한 중국 항공사가 취항하고 있는 점이 특징이다. 특히 한중 간 항공망은 도시 수와 노선 수 모두에서 가장 광범위한 연결망을 보이고 있으며, 중국 국적 항공사의 지방공항 취항도 적극적으로 이루어지고 있다. 그러나 평균 탑승률은 일본이나 대만에 비해 낮은 수준에 머물고 있으며, 팬데믹 이후 수요 회복이 상대적으로 더딘 모습이다. 이는 잠재 수요가 여전히 존재함을 의미하며, 미회복 수요를 인바운드 유입으로 전환시키기 위한 전략적 접근이 필요한 시점이다. 특히 2025년 한중 무비자 입국 정책 시행은 지방공항을 중심으로 한 신규 마케팅을 시도할 수 있는 유의미한 기회가 될 수 있으며, 이를 계기로 중국 현지 수요에 특화된 콘텐츠 개발과 판촉 캠페인, OTA 기반의 협업 마케팅 등을 점진적으로 확대해 나갈 필요가 있다. 중국 노선의 특성과 회복 속도를 감안할 때, 지금은 잠재 수요를 선제적으로 유치할 수 있는 중요한 시점이며, 이를 놓치지 않고 전략적으로 접근한다면 향후 인바운드 수요 확대의 기반을 마련할 수 있을 것이다.

대만 노선은 전체적인 공급량은 적지만, 공급 구조 측면에서 비교적 균형 잡힌 특성을 보이며, 지역공항 기반의 실질적인 인바운드 성과로 연결되고 있다는 점에서 주목할 만하다. 특히 김해공항의 대만인 입국자 수는 2024년 기준 36만 명 이상으로, 일본이나 중국보다 높은 수치를 기록하고 있다. 이는 대만 항공사가 인천뿐 아니라 김해·제주·대구 등 다양한 지방공항으로 정기적으로 취항하고 있는 구조의 영향을 받은 것으로 추정되며, 상대적으로 분산된 공급망이 인바운드 수요 창출에 긍정적으로 작용하고 있음을 보여준다. 대만 노선의 경우 이미 노선의 다양성은 일정 수준 확보된 상황으로, 향후에는 총 공급량을 점진적으로 확대해 나가는 방향을 고려해볼 수 있다. 특히 타이중 등 미취항 도시에 대한 신규 노선 개설과 함께, 고부가가치 관광상품을 연계한 장기 체류형 수요 유도가 병행된다면 향후 더 큰 성과로 이어질 가능성도 기대해볼 수 있을 것이다.

이러한 국가별 분석은 외항사 유치가 단순히 항공편 수를 늘리는 수단에 그치지 않고, 잠재 수요를 창출하는 전략적 수단이 될 수 있음을 시사한다. 외항사는 자국 내 유통망, 마일리지 시스템, OTA 기반 예약 채널 등을 통해 자국민을 대상으로 한 마케팅과 판촉을 주도할 수 있으며, 이는 해당 노선의 지속 가능성과 지방공항의 수요 기반 확대에 핵심적으로 기여할 수 있다. 실제 일본 도쿠시마현 사례에서 보듯이, 외항사가 단순한 운항 주체를 넘어 현지 고객 유치 활동의 주체로 나설 경우, 노선의 성공 가능성은 더욱 높아질 수 있을 것으로 전망된다. 따라서 외항사 유치는 관광수지 개선, 지역관광 분산, 인바운드 확대라는 세 가지 정책 목표를 동시에 달성할 수 있는 전략으로 고려해볼 수 있다.

결국 한국의 인바운드 전략은 국가-공항-지자체-항공사 간 협업 체계를 통해 외항사 유치를 구조화하고, 각국의 회복 국면과 공급 특성을 반영한 시장 맞춤형 전략을 정교하게 설계해 나갈 때 보다 의미 있는 전환점을 모색할 수 있을 것이다. 일본, 중국, 대만이라는 주요 교역국의 항공 구조가 서로 다른 양상을 보이는 만큼, 획일적인 접근보다는 시장별·공항별 수요 기반에 따른 유연하고 차별화된 접근이 요구된다. 이러한 외항사 노선 확장 전략이 안착한다면, 지역공항은 인바운드 관광 확대의 핵심 거점으로 기능할 수 있을 것이다.

Appendix

주요 경제지표

주요지표	통계명	세부항목	2018	2019	2020	2021	2022	24.04	24.05	24.06	24.07	24.08	24.09	24.10	24.11	24.12	25.01	25.02	25.03	25.04	25.05	
경제일반	경제성장률 ¹	실질GDP성장률(%)	2.9	2.2	-0.7	4.3	2.6	-0.2(Q2)	-	-	0.1(Q3)	-	-	-	-	0.1(Q4)	-	-	-0.2(Q1)	-	-	
		민간소비증감률(%)	3.2	2.1	-4.8	3.6	4.1	-0.2(Q2)	-	-	0.5(Q3)	-	-	-	-	-	0.2(Q4)	-	-	0.5(Q1)	-	-
	경기종합지수 ²	선행지수	94.3*	96.0*	100.0*	106.3*	108.7*	114.9	115.1	115.7	115.9	116.2	116.5	116.8	117.3	117.3	117.3	117.2	117.5	118.0	118.7	-
		동행지수	98.3*	99.7*	100.0*	103.7*	108.2*	112.0	111.5	111.7	111.2	111.3	111.5	111.6	111.3	111.5	111.5	112.2	112.5	113.0	113.4	-
경기동향	기업경기실사지수 ³	후행지수	95.1*	97.9*	100.0*	103.6*	109.3*	115.1	115.2	115.4	115.5	115.8	116	116.2	116.4	116.5	117.0	117.4	117.8	118	-	
		종합	94.1*	90.8*	81.5*	101.4*	94.0*	98.6	94.9	95.5	96.8	97.1	92.9	96.2	91.8	97.3	84.6	87	90.8	88	85	
	업종별기업경기실사지수 ⁴	비제조업	96.9*	93.6*	84.2*	100.6*	96.1*	98.9	94.1	95.2	105.5	99.5	91.9	96	92.5	105.1	84.9	81.4	86.3	84.2	90.8	
		여가/숙박 및 외식	-	-	-	99.5*	89.7*	121.4	128.6	85.7	142.9	135.7	78.6	114.3	71.4	123.1	100.0	85.7	100	100	142.9	
	중소기업경기전망조사 ⁵	전산업	78*	73*	65*	84*	82*	71	73	74	72	72	72	72	70	68	62	64	66	65	65	
		숙박업	78*	70*	30*	48*	85*	72	86	75	66	75	67	79	66	87	58	39	51	60	54	
		전산업	87.8*	83.6*	70.7*	77.8*	82.7*	81.0	79.2	79.4	78.0	76.6	77.4	78.4	77.1	72.6	68.1	67.5	74.7	75.7	75.7	
		숙박 및 음식점업	87.7*	82.0*	60.7*	57.8*	80.9*	85.9	93.7	88.2	87.3	86.9	78.4	79.7	80.4	75.7	66.2	65.3	76.2	79.7	76.9	
		소비자심리지수	104*	99*	88*	103*	96*	101	98	101	104	101	100	102	101	88	91	95	93	94	102	
		소비자출전망	108*	108*	97*	108*	111*	110	109	109	111	109	108	109	109	109	102	103	106	104	105	108
	산업별서비스업생산지수 ⁷	여행비 지출전망	94*	90*	71*	86*	93*	97	96	99	100	97	95	96	96	88	88	91	89	89	91	
		교양/오락/문화생활비 지출전망	91*	91*	80*	89*	92*	94	92	93	94	93	92	92	93	87	87	90	88	89	91	
		외식비 지출전망	93*	91*	83*	92*	94*	96	94	95	97	95	95	95	95	89	89	91	91	92	94	
		총 지수	100.6	102.0	100.0	105.0	112.3	116.0	117.3	119.1	117.2	118	117.2	117.4	117.2	119.2	117.5	118.5	118.2	-	-	
	물가	소비자물가지수 ⁸	숙박업	150.2	149.7	100.0	111.3	139.0	138.2	147.0	148.4	144.1	147	134.9	130.8	135.2	137.3	139.4	135	137.1	-	-
			음식점 및 주점업	120.7	119.4	100.0	100.7	116.6	115.0	120.3	115.0	116.3	115.1	115.8	113.9	116.4	111.9	114.3	111.1	113.2	-	-
총 지수			99.09	99.47	100.00	102.50	107.72	114.01	114.10	113.84	114.13	114.54	114.65	114.69	114.40	114.91	115.71	116.08	116.23	116.38	116.27	
호텔숙박료			108.91	106.51	100.00	99.82	108.71	118.11	120.02	120.29	126.44	133.21	121.3	128.01	123.46	123.93	117.81	108.13	116.16	122.2	126.56	
생산자물가지수 ⁹		여관숙박료	101.28	101.43	100.00	98.39	101.64	107.72	107.13	107.34	107.98	108.29	107.99	107.85	108.04	108.06	107.80	107.92	107.84	107.28	108.43	
		콘도이용료	101.21	102.29	100.00	99.86	102.43	105.37	111.34	108.28	133.88	150.45	114.78	109.62	107.77	121.56	143.40	127.44	124.66	123.91	133.89	
		휴양시설이용료	81.99	84.36	100.00	102.65	108.58	106.77	110.56	112.83	129.18	135.00	114.19	111.67	109.23	110.01	110.45	105.80	108.22	106.24	110.50	
		총 지수	100.43	100.46	100.00	106.38	115.29	119.16	119.25	119.23	119.56	119.38	119.16	119.02	119.10	119.52	120.18	120.33	120.36	120.24	-	
		숙박서비스	105.06	104.15	100.00	99.55	105.65	113.52	115.12	114.95	121.79	127.7	116.56	119.46	116.84	118.87	119.20	112.71	115.72	117.94	-	
		호텔	108.79	106.52	100.00	100.00	108.89	119.27	121.21	121.48	127.69	134.53	122.5	129.27	124.68	125.15	118.97	109.19	117.3	123.4	-	
노동과 임금	경제활동인구조사 ¹⁰	여관	101.27	101.43	100.00	98.49	101.82	107.77	107.18	107.39	108.03	108.35	108.05	107.90	108.09	108.11	107.85	107.97	107.89	107.33	-	
		휴양콘도	101.34	102.30	100.00	100.34	103.24	107.32	113.39	110.27	136.35	153.22	116.9	111.64	109.76	123.81	146.06	129.8	126.97	126.2	-	
관광	관광수지 ¹¹	실업률(%)	3.8	3.8	4.0	3.7	2.9	3.0	3.0	2.9	2.5	1.9	2.1	2.3	2.2	3.8	3.7	3.2	3.1	2.9	2.8	
		고용률(%)	60.7	60.9	60.1	60.5	62.1	63.0	63.5	63.5	63.3	63.2	63.3	63.3	63.2	61.4	61.0	61.7	62.5	63.2	63.8	
		관광수지 전체(백만달러)	-13,066	-8,516	-3,175	-4,329	-5,715	-687	-686	-748	-1,026	-1,077	-722	-346	-599	-719	-1,397	-1,322	-581	-323	-	
	출입국관광통계 ¹²	관광수입 전체(백만달러)	18,462	20,745	10,181	10,623	12,241	1,418	1,412	1,275	1,320	1,361	1,490	1,799	1,479	1,579	1,080	1,157	1,539	1,847	-	
		관광지출 전체(백만달러)	31,528	29,261	13,356	14,951	17,956	2,122	2,153	2,074	-	2,468	2,241	2,176	2,127	2,298	2,477	2,211	2,120	2,171	-	
관광	출입국관광통계 ¹²	국민 해외관광객(천 명)	28,696	28,714	4,276	1,223	6,554	2,111	2,268	2,219	2,502	2,360	2,312	2,382	2,391	2,716	2,973	2,626	2,198	2,150	-	
		방한 외래관광객(천 명)	15,347	17,503	2,519	967	3,198	1,463	1,418	1,417	1,408	1,563	1,464	1,464	1,361	1,271	1,117	1,138	1,615	1,707	-	

* 본 지수는 통계치를 제공하는 기관에서 제공하는 평균값이 아닌 아날라지리서에서 월 또는 분기의 개별지수를 자체적으로 계산한 평균값으로 해석상의 유의를 요함

1) 경제성장률: 한국은행, 전기 대비 성장률 (%)
 2) 경기종합지수: 통계청, 2020년 기준으로 100 을 상회하면 추세 이상의 성장, 하회하면 추세 이하의 성장
 3) 기업경기실사지수: 전국경제인연합회 한국경제연구원, 100 이상 (미만) 이면 다음 달 경기가 좋아질 것으로 전망한 업체가 그렇지 않을 것으로 보는 업체보다 더 많음 (적음) 을 의미, 2021년 이전에는 '여가 / 숙박 및 외식' 을 조사하지 않음
 4) 업종별 기업경기실사지수: 한국은행, 0~200 의 값을 가지며 100 보다 클 때는 긍정적 시각의 기업의 수가 부정적 시각의 기업의 수보다 많다는 의미
 5) 중소기업경기전망조사: 중소기업연구원, 100 이상 (미만) 이면 다음 달 경기가 좋아질 것으로 전망한 업체가 그렇지 않을 것으로 보는 업체보다 더 많음 (적음) 을 의미
 6) 소비자동향조사: 한국은행, 소비자동향지수는 소비자의 심리를 반영한 심리지표로서 0 에서 200 까지의 값을 가질 수 있는데 기준치는 100, 소비자심리지수가 100 보다 크면 (작으면) 평균적인 경기상향보다 나음 (나쁨) 을 의미
 7) 산업별 서비스업 생산지수: 통계청, 불변지수, 2020년 기준으로 100 이상이면 생산성 증가, 이하이면 생산성 하락

8) 소비자물가지수: 통계청, 2020년 기준으로 100 이상이면 물가 상승, 이하이면 물가 하락
 9) 생산자물가지수: 통계청, 2020년 기준으로 100 이상이면 물가 상승, 이하이면 물가 하락
 10) 경제활동인구조사: 통계청, 만 15 세 이상 인구 중 경제활동인구를 대상으로 실업률 (%) 과 고용률 (%) 을 조사
 11) 관광수지: 한국은행
 12) 출입국관광통계: 한국관광 데이터랩
 13) 환율: 하나은행, 매매기준율 기준



발행일 : 2025년 6월 18일 | 발행처 : 야놀자리서치 | 주소 : 서울특별시 강남구 테헤란로 108길 42, MDM타워 4층

이메일 : yanoljaresearch@yanolja.com | 홈페이지 : yanolja-research.com

Disclaimer : 본 보고서는 개별 사안에 대한 조연을 제공하거나, 야놀자의 입장이나 사업전략을 반영하지 않으며, 일반적인 정보를 제공할 목적으로 작성되었습니다. 야놀자리서치의 사전 동의 없이 본 보고서의 전체 또는 일부를 무단 배포, 인용, 발간, 복제하는 것은 금지되며, 동의 없이 본 보고서를 활용하는 과정에서 발생한 손해에 대해서 야놀자리서치는 어떠한 법적 책임도 지지 않습니다.