

제6차 공항개발 종합계획

(2021 ~ 2025년)

2021. 9.

국 토 교 통 부

||| 목 차 |||

I. 계획의 개요	1
II. 공항의 역할 및 현황	2
III. 기존 공항개발 종합계획의 평가	5
IV. 정책환경 분석	8
V. 제6차 공항개발 종합계획(안)	13
1. 정책목표 및 추진전략	13
2. 핵심과제	14
3. 장래 항공수요 예측	19
4. 전국 공항 분포	22
5. 공항별 개발방향	24
6. 투자소요 및 재원조달 방안	31

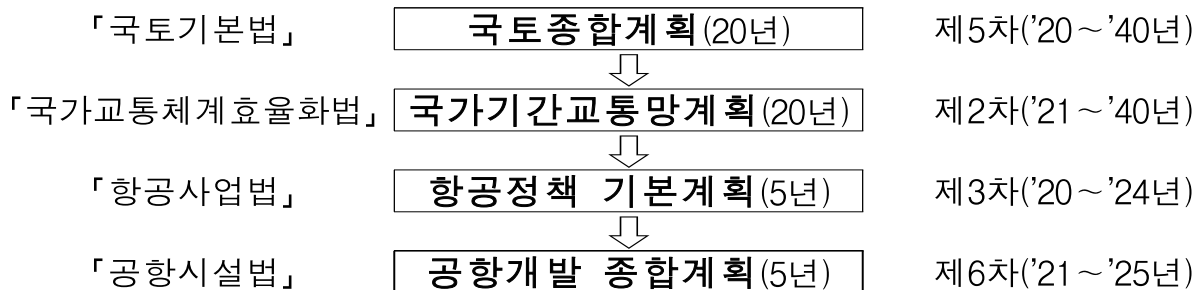
I. 계획의 개요

□ 개 요

- (추진목적) 공항개발사업의 체계적이고 효율적인 추진을 위하여 5년 단위의 **종합계획**을 수립(법적근거: 「공항시설법」 제3조)
- (주요내용) 제5차('16~'20년) 공항개발 종합계획의 성과 및 이후 변화된 여건을 고려하여 **향후 공항정책 방향**을 제시

□ 계획의 성격

- 「공항시설법」 제3조에 따른 공항 분야 최상위 법정계획
- 「국토종합계획」, 「국가기간교통망계획」과 연계되며, 「항공정책 기본계획」과 조화되도록 수립(공항시설법 제3조)



□ 계획의 범위

- (시간적 범위) '21년~'25년(5년)
 - * 제1~5차 계획 수립경과: 1차('94.4)→ 2차('00.12)→ 3차('06.11)→ 4차('11.1)→ 5차('16.5)
- (공간적 범위) 전국 공항

□ 계획의 주요내용 (공항시설법 제3조)

- 항공수요의 전망
- 권역별 공항 또는 일정 규모 이상*의 비행장 개발
 - * 국비지원액 300억원 이상이면서 총사업비 1천억원 이상인 비행장 개발 등
- 투자소요 및 재원 조달방안
- 그 밖의 공항 및 비행장 개발과 운영 등에 관한 사항

II. 공항의 역할 및 현황

1 공항의 역할

- 우리 공항은 100여 년* 간 사람과 물자를 운송하는
중추적 기반시설로 기능하면서 경제성장과 국민생활에 기여

* 1917년 일본(동경)↔중국(대련)간 기착지로 활용하기 위한 여의도 비행장이 최초

- (여객) '89년 해외여행 자유화, '01년 인천국제공항 개항, 저비용
항공사 설립 등에 힘입어, '19년에는 1.57억명* 이상이 공항을 이용

* 국제여객(만 명): 7,350('16)→7,751('17)→8,646('18)→9,090('19)

국내여객(만 명): 6,279('16)→6,583('17)→6,405('18)→6,677('19) (출·도착 기준)

- (화물) '19년 453만 톤을 기록*하며 최근 연평균 2.6% 성장('15~'19),
특히 반도체, 신선화물 등 고부가가치 운송에 핵심역할 수행**

* 항공화물(만 톤): 409('15) → 437('16) → 461('17) → 472('18) → 453('19)

** 항공화물은 중량 기준으로는 수출입 화물물량의 0.19% 수준에 불과하나,
금액 기준으로는 전체 수출입 금액의 약 30.2%를 차지('18)

- 최근 공항은 전·후방 산업 파급효과가 큰 경제활동 거점으로 변모

- 공항건설 및 운영과정의 직·간접 경제적 파급효과*가 매우 크며,
제작·정비, 공항 운영, 물류, 관광 등 타 산업 영향력도 지대**

* 인천공항의 경우 대규모 건설(4단계)과 공항운영을 통해 창출된 경제적 가치가
생산유발 56조원, 부가가치유발 24조원, 취업유발 45만명 등으로 추정('19)

** 특히, 항공운송 분야에서 약 10.5만 명, 제작·여행·서비스 등 연관 산업을
포함할 경우 약 20.8만 명('18)이 전·후방 연관 산업에 종사

- 대규모 항공정비(MRO) 클러스터, 국제 자유무역단지, 관광벨트 등
新성장 생태계가 조성*되면서 경제적 가치 창출 공간으로 기능

* 공항별 종사자수('18, 교통연):

(英) 게트윅 24천명, (네) 스키폴 68천명, (싱) 창이 50천명, (韓) 인천 77천명

- 지방공항을 중심으로 형성된 경제권은 지역균형 발전의 교두보
역할을 수행하며, 지역주민 삶의 질을 높이는 상생 매개체로 기능

2

공항시설 및 운송 현황

□ (공항시설) 전국적으로 총 15개 공항 운영 중(국제 8, 국내 7)

【 공항의 구분 】

구 분		공 항 명
기능별 (15)	국 제 (8)	인천, 김포, 김해, 제주, 대구, 청주, 무안, 양양
	국 내 (7)	광주, 울산, 여수, 포항, 군산, 사천, 원주
소유 주체별 (15)	민 간 (7)	인천, 김포, 제주, 울산, 여수, 무안, 양양
	민·군 겸용(8)	김해, 광주, 청주, 대구, 포항, 군산, 사천, 원주

※ 15개 공항 중 8개는 민간-군이 함께 이용하고 있는 민·군 공항이며,
국토부와 국방부가 상호 협의(사용협정서 등)하여 역할분담 결정 및 관리

□ (수송실적) 코로나19 이후 전세계적 여행수요 급감으로 대부분의 국제선 운항 중단, 운휴 여객기 증가로 수하물 감소

○ (여객) '20년 여객은 '19년 대비 58.8% 감소(6,503만 명)

- (국제선) 코로나19 이전('16~'19) 국제선 여객실적은 연평균 7.3% 증가,
'20년에는 '19년 대비 84.3% 감소한 1,432만 명 수준

* 국제여객(만 명): 7,350('16)→ 7,751('17)→ 8,646('18)→ 9,090('19)→ 1,432('20)

- (국내선) 코로나19 이전('16~'19) 국내선 여객실적은 연평균 2.1% 증가,
'20년에는 '19년 대비 24.1% 감소한 5,071만 명 수준

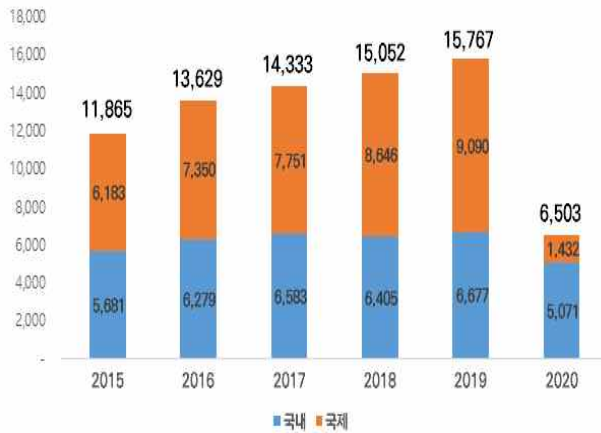
* 국내여객(만 명): 6,279('16)→ 6,583('17)→ 6,405('18)→ 6,677('19)→ 5,071('20)

○ (화물) 코로나19로 국내외 운휴 여객기가 증가(수하물 감소)하며
화물은 '19년 대비 31.2% 감소했으나, 수하물 제외 화물은 규모 유지

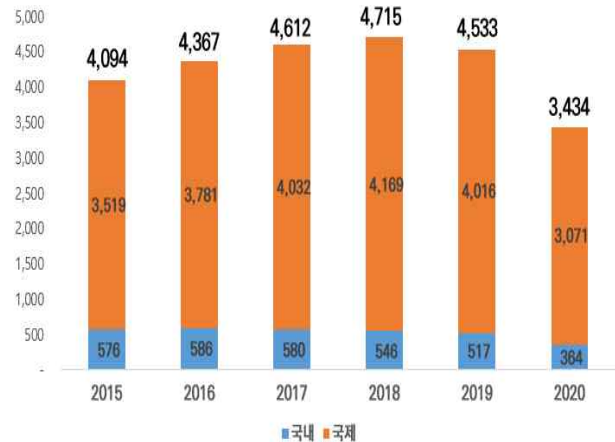
* 항공화물(만 톤) : 437('16)→ 461('17)→ 472('18)→ 453('19)→ 343('20)

** 수하물 제외 항공화물(만 톤): 294('16)→ 315('17)→ 315('18)→ 291('19)→ 291('20)

【 연도별 공항이용 현황(만 명) 】



【 연도별 화물처리 현황(천 톤) 】



참고: 국제기구 항공수요 회복 전망

◆ IATA, ICAO 등 국제기구는 코로나 이전 수준('19년)의 항공수요를 회복하기까지 약 2~3년이 소요될 것으로 예상

- (IATA) '23년에 전 세계 항공 여객은 코로나19 이전 대비 약 105% 수준으로 회복될 것으로 전망('21.4)
 - '21년에는 '19년 대비 52%, '22년에는 88%까지 회복 전망
- (ACI) 국내선 중심으로 각국의 여객 수송량이 빠르게 늘면서 '23.下~'24년경에는 '19년 수준으로 회복될 것으로 예상('21.3)
 - 다만, 국내선 회복에 비해, 국제선 여객은 코로나 변이 바이러스 등의 변수로 기존 전망보다 위축될 전망
- (ICAO) 기존 글로벌 항공수요 회복 전망치를 일부 조정하며 '21년에는 '19년 대비 약 52.6~58.2%로 회복될 것으로 전망('21.6)

Ⅲ. 기존 공항개발 종합계획의 평가

1 제5차 공항개발 종합계획의 주요내용

□ 정책목표 및 추진과제

정책 목표	이용객 중심의 조화로운 공항개발 및 운영			
추진 과제	경쟁력 있는 공항	지역과 함께 발전 하는 공항	모두가 이용하기 편리한 공항	미래를 준비하는 공항
	▪ 인천공항 국제경쟁력 강화 ▪ 공항복합도시 개발 ▪ 혼잡완화 및 수용능력 확충	▪ 지역별 항공수요에 맞는 공항 인프라 확충 ▪ 다양한 항공수요에 대응	▪ 공항 접근성 향상 ▪ 이용객 편의성 향상	▪ 공항 연계산업의 활성화 및 해외진출 ▪ 통일에 대비한 기반 구축

□ 세부 추진과제

- (공항 경쟁력 강화) 인천공항 허브 경쟁력 강화, 공항복합도시 (Airport city) 활성화, 공항혼잡 완화 및 공역 수용능력 확보
- (지역 발전) 지역별 항공수요에 맞는 공항인프라 확충, 도서지역 소형공항 등 다양한 형태의 항공수요 대응, 공항 연계산업 활성화
- (편리한 공항) 도로·철도 등 공항 접근성 향상, 공항시설 정비 및 도심공항 터미널 확충 등 이용객 편의성 향상
- (미래 준비) 비행훈련 인프라 개발, 공항 해외사업 진출, 통일 대비 기반구축, 소음·환경 영향을 고려한 지속가능한 공항 개발 및 운영

[1] 추진성과

- (경제성장 기여) 항공산업 경쟁력 강화와 지역경제 지원을 위해 공항 인프라를 지속 확충해왔으며, 공항 이용환경도 개선
 - 항공수요 대비 인천공항 T2 개항('18.1), 도서지역 울릉공항 착공('20.12), 공항수출(페루 친체로, '19.10) 등 국내외 공항 인프라 지속 개발
 - 제주·청주공항 터미널 확충('19.6), 김포공항 국내선 터미널 리모델링('18.10), 청주공항 주차빌딩 신축('18.12) 등 공항 이용편의 제고*
 - * (전국 공항수용 능력, 만 명/년) ('15) 16,156 → ('20) 19,771(22.4% 증)
- (공항안전 강화) 공항 이용안전·근무환경 전반에 대한 가시적 개선
 - 인천공항 항행시설은 15만 시간 무중단·무사고 기록을 달성, 김포('18.11)·김해('18.12)공항 활주로 운영등급* 상향 등 공항안전 강화
 - * 조종사가 활주로가 보이지 않아도 자동 착륙할 수 있는 시정거리를 등급으로 구분
 - 공항 내 지상안전강화 및 근로자 처우개선을 적극 추진('20)하여 안전사고 발생건수 50% 감축, 항공기 관련 사고발생 'Zero화'*
 - * (지상안전사고) ('19) 27건→ ('20) 11건 / (항공기관련) ('19) 6건→ ('20) 0건
- (K-방역) 코로나19 확산 이후 출입국 동선 분리, 별도 검역공간 지정 등 체계적인 방역체계를 마련하여 국민의 안전한 입출국 지원
 - 항공표지소 무인 원격운영 감시체계 시범사업('20.12, 양주) 등 감염병 비상상황에 대비한 24시간 운영체제 유지
- (공항 환경개선) 재생에너지 사용 확산, 공항주변 소음대책 강화
 - 인천공항 T2 녹색건축 인증('18, 최우수), 공항내 LED·전기차 확대, 소음대책 대상·기간 확대, 공항주변 주민지원사업 다양화 추진 등

(2) 개선과제

- (갈등관리 미흡) 신공항 개발, 공항소음 등을 둘러싼 사회적 갈등 여전
 - 제주 제2공항 건설, 광주공항 이전 등 공항개발을 추진 중이나, 주민 반대 등 사회적 갈등으로 인해 사업추진 지연
 - 소음피해 지원을 위해 공항주변 지원사업 시행 중이나, 단편적 지원으로 인한 문제제기 지속 등 주민체감 만족도는 미흡
- (혁신성과 부족) 현안해소에 치중, 중장기 비전 제시와 준비는 미흡
 - 항행시설R&D·해외진출·도심형 공항 등 新성장 동력의 선제적 확보를 위한 대응이 산발적, 가시적인 정책적 성과도출도 지연

3 계획기간 투자실적

- (투자실적) 제5차 공항개발 중합계획 기간('16~'20) 내 투자 계획은 약 9.2조 원, 실제 투자액은 약 4.6조 원(계획 대비 약 50%)
 - 울릉공항, 흑산공항, 제주제2공항 등 신공항 개발사업 지연 등에 따라 계획기간 내 투자규모가 일부 조정
- (재원분담) '16~'20년 공항 투자는 兩 공항공사 98.6%, 국가 1.4%
 - 인천공항 T2 개항('18) 전까지 매년 1조 이상 투자, 이후 터미널 리모델링(김포), 주차빌딩·터미널 확충(청주) 등 시설개선 중심 투자

【 투자 실적 】

단위 : 억원

구 분		'16	'17	'18	'19	'20	계
계		16,527 (100%)	15,923 (100%)	4,621 (100%)	3,969 (100%)	5,082 (100%)	46,125 (100%)
정부		112 (0.7%)	58 (0.4%)	38 (0.8%)	99 (2.5%)	322 (6.3%)	629 (1.4%)
공 항 공 사	인천	14,714 (89.0%)	13,134 (82.5%)	1,529 (33.1%)	2,362 (59.5%)	3,659 (72.0%)	35,400 (76.7%)
	한국	1,701 (10.3%)	2,731 (17.1%)	3,054 (66.1%)	1,508 (38.0%)	1,101 (21.7%)	10,096 (21.9%)

IV. 정책환경 분석

1 대내외 여건 및 동향

□ (내수) '20년 부진에서 벗어나 개선이 예상되나 제약요인 상존

- (소비) 재난지원금 등 소비지원 확대*, 가게의 저축 증가**에 따른 소비여력 증대, 심리 개선 등에 힘입어 소비는 점차 회복 예상

* 소비활력 제고 관련 예산 규모(조원) : ('20) 0.7 → ('21) 2.1(전년대비 3배)

** 가게 저축률(%), 가게동향조사, 1/4~3/4 평균) : ('19) 27.5 → ('20) 32.0(전년동기비 +4.5%p)

- 다만, 코로나19 관련 불확실성 등이 대면서비스 소비를 중심으로 회복세를 제약할 가능성 有

- (투자) 설비투자가 반도체 중심으로 증가세를 지속*하는 가운데, 건설투자도 SOC 투자 확대 등으로 증가 전환 예상

* 반도체 매출 증가율(%), WSTS<'20.12>) : ('19) △12.1, ('20e) +5.1, ('21e) +8.4

** SOC 예산(조원) : ('20) 23.2 → ('21) 26.5(전년대비 +3.3조원)

□ (수출) 대외무역은 글로벌 경기·교역 개선에 힘입어 반등 예상

- 주요국 경기회복 등에 따라 글로벌 교역이 개선*되면서, 반도체, 전기차 등 신산업을 중심으로 개선 흐름 지속 전망

* 수출(전년동기비, %) : ('20.1/4) △1.8, (2/4) △20.3, (3/4) △3.4, ('20.11) 4.0

- 다만 글로벌 경제 불확실성 지표*는 코로나19 발생 이후 '20년 5월 최고수치를 기록한 후 하락세이나, 여전히 높은 수치

* Global Economic Policy Uncertainty (Baker 등) : 430.0('20.5) → 351.5('20.7) → 290.1('20.9) → 367.0('20.11) → 276.1('21.1) → 212.9('21.3) → 188.8('21.5)

□ (사회) 인구·가구·지역 등 경제 사회 전반의 구조 변화 심화

- 인구 자연감소 등 인구충격 본격화, 1인 가구 비중* 및 세대 가구 분화 급증** 등이 소비·산업·주거 트렌드의 근본적 변화 촉발

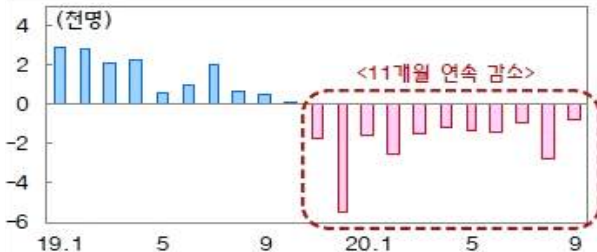
* 1인가구 비중(%) : ('00) 15.5, ('05) 20.0, ('10) 23.9, ('15) 27.2, ('20e) 30.3

** 서울시 세대수 증가율(%) : ('17) 0.4, ('18) 0.8, ('19) 1.4, ('20.1/4) 1.5, (2/4) 1.7, (3/4) 2.0

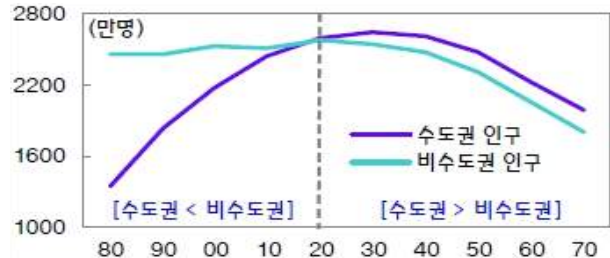
- '20년 수도권 인구가 처음으로 지역 인구를 넘어서고*, 수도권 인구집중의 가속화도 예상되는 등 지역별 인구구조도 변화 전망

* 수도권 인구(만 명) : ('00) 2,175, ('10) 2,443, ('20e) 2,596, ('30e) 2,648, ('40e) 2,615
 지역 인구(만 명) : ('00) 2,526, ('10) 2,512, ('20e) 2,582, ('30e) 2,545, ('40e) 2,471

【 인구 자연증감(출생아수·사망자수) 추이 】



【 수도권·비수도권 인구 추이·전망 】



- (기술) AI, 빅데이터 기술과 융복합된 새로운 산업·서비스 등장과 함께 자율주행자동차, 도심항공교통 등 新시장 확대 예상

- 무인기 활용 다변화와 운영 관련 높은 부가가치 전망으로 전세계 드론* 및 에어모빌리티** 시장 규모의 급격한 확장 예상

* (세계 드론시장 규모) ('15) 40억\$(약 4.8조원) → ('24) 147억\$(약 17.7조원 (틸그룹)

** (에어모빌리티 시장) '40년까지 1.5조\$(약 1,774조원)까지 성장 전망(모건스탠리)

- 빅데이터 및 인공지능을 활용한 위험요인 사전분석을 통해 미래를 예측하고 대응책을 수립하는 새로운 안전관리 개념 등장*

* ICAO·미국·유럽 등 국제기구/선진국은 위험기반 안전관리시스템 도입 중(교통연, '20)

- (환경) 국제항공 탄소상쇄감축제도(CORSIA)* 시행('19) 등 탄소배출 제한이 강화되고, 배출권 구매 등 파생시장 확대 예상

* Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

- OECD·UNEP 등 국제기구들은 우리나라에 대해 보다 적극적인 온실가스 감축을 권고함에 따라 친환경 공항정책 고려 필요

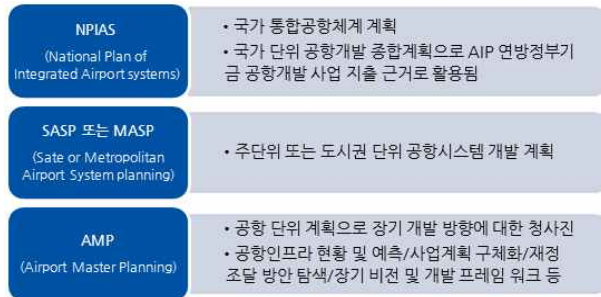


2 주요국 공항개발 정책

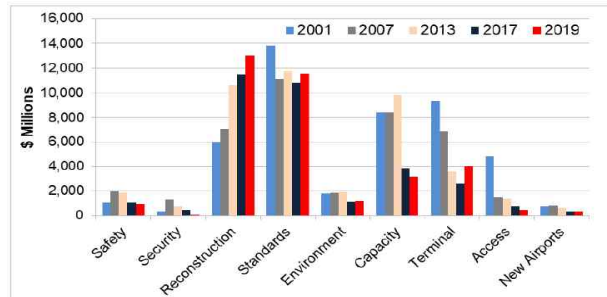
□ (미국) 공항 인프라의 양적 확대보다는 질적 향상에 초점

- 공항개발 종합계획인 국가통합공항체계 계획(NPIAS, '19~'23)을 통해 4대 분야(안전, 인프라, 혁신, 책임) 9대 추진전략을 제시

【 미국의 공항개발계획 구조 】



【 분야별 NPIAS 투자규모 추세('01 ~ '19, FAA) 】



- 계획규모는 총 16,350개 공항개발사업(약 350억\$)이며 재건축, 시설 표준화, 수용능력 확장 및 노후 터미널 개선 등 운영투자에 집중*

* 재원 다각화의 일환으로 공항에 대한 민영화 프로그램 시범 추진 중

□ (영국) 히드로 공항의 국제 연결성 강화, 공항(총 59개)-지역사회간 다양한 연계사업을 통한 공항의 사회·경제적 역할 강화에 초점

- Aviation 2050을 통한 7대 주요 정책목표, 추진전략 제시('18.12)

정책목표	추진전략
① 국제적 위상과 연결성 강화	· 국제표준 선도, 신흥공업국과의 국제노선 확대, 항공기 산업 시장 자유화 추진 등
② 지속가능한 성장	· 공항 개발·운영 관련 기관 파트너십 구축·확대, 지역사회 참여 및 이익 공유체계 개선, 소음·환경오염 규제 강화 등
③ 지역발전과 지역 연결성	· 히드로 국내노선 확대, 공공서비스의무(PSO) 확대지속, 공항과 지역사회·경제·교통 연계 강화 등
④ 여객 서비스	· 고객헌장 제정, 취약계층 지원강화, 출입국 서비스 개선 등
⑤ 안전과 보안	· 리스크 기반 안전관리체계 구축, 안전 관련 기술 혁신, 비용 절감, 위험요소 완화
⑥ 일반항공 지원	· 항공기 종류별 맞춤형 관련 규제 완화 추진 등
⑦ 혁신과 신기술	· 디지털 혁신, 하이브리드 전기 항공기 개발, 무인항공교통관리(UTM) 관련 기술개발과 규제시스템 구축 필요성 강조

□ (중국) 전국 민간공항 배치계획('08~'20)에 따라, 공항 인프라 확대

○ '06년 대비 97개 공항을 추가건설하여 '19년에는 총 234개 공항 운영*

* 공항 수 추이 : ('06)147개 → ('14) 202개 → ('19) 234개

【 중국 일대일로 】



○ 일대일로(一帶一路) 구상과 연계하여, 국내외 공항시설에 대한 대대적인 투자 계획 및 진행* 중

* 독립국가연합 지역을 거쳐 유럽까지 이어지는 선상에 위치한 내륙공항과 인도를 거쳐 아프리카, 중동, 유럽까지 이어지는 선상에 위치한 해안공항 대상

□ (일본) 공항정책의 기본 방향이 '정비'에서 '운영'으로 변화*

* '03년부터 도로·항만·공항정비 장기계획을 사회자본정비 중점계획으로 일원화

○ 일본은 총 97개 공항을 운영 중이며, 공항 배치가 완료단계에 진입함에 따라 공항 운영에 초점을 두고 제도와 정책 운용 중*

* 국내 공항 대부분 적자운영(재정부담)→ 민자유치 통한 적자해소 및 운영 효율화 집중

- 지방 적자공항에 대해 정부에서 공항 경영개혁을 추진하는 한편, LCC 시장 확대를 통해 항공산업 전반의 활성화를 추진 중*

* Airside와 Landside를 모두 민간에게 위탁하는 등 운영 효율성 도모

○ 아울러, 수도권 공항의 기능을 강화하고 있어 인천공항과 나리타·하네다 공항과의 역내 경쟁이 여전히 치열할 것으로 전망

【 일본 공항정책 방향 】

정책목표	추진과제
수도권 공항 기능강화	· 나리타·하네다 중심의 수도권 공항 수용능력 확대 등 추진
기타 공항 기능강화	· 간사이와 오사카(이타미) 관리·운영 효율화(신간사이공항 주식회사 경영 통합), 주부공항 인프라 및 노선 확대, 후쿠오카와 나하에 에어사이드 중심의 용량 확대 등 추진
공항경영 개혁	· 중앙정부 중심의 공항 관리·운영 체계에서 공항-지역사회 연계 강화로 전환, 민간 등의 참여를 통한 운영 다각화 추진

- 항공시장 수익성 악화와 글로벌 경쟁 심화에 대응하여 新혁신성장 동력 확보를 통한 지속가능한 공항 생태계 구축 필요
 - 인접국과의 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 전망됨에 따라 국제공항 경쟁력 강화를 지원하기 위한 공항정책 모색 필요
 - 온실가스, 소음 등 항공교통으로 인한 환경영향 감축에 대한 국제사회 및 지역의 요구를 고려한 선제적 대응 전략 요구
 - 공항 개발·운영에 적극적인 첨단기술 도입을 통한 인프라 운영의 효율성, 안전성, 편의성 향상 추진 필요
- '21년에는 백신 보급·치료제 개발·확산 여부, 글로벌 항공사 구조 개편, 정부 지원정책 등 다수의 불확실성 상존
 - 아울러 미·중 무역분쟁, 한·일 통상분쟁 등 확산되는 보호무역주의 기조에 따른 항공시장 위협요인도 존재
 - LCC 활성화, 항공 자유화 영향으로 항공수요가 빠르게 증가하고 있으며, 특히, 아·태 지역은 세계에서 가장 높은 수준으로 성장예상
 - * 아·태 4.6%, 유럽 2.9%, 북미 2.4%(World Airport Traffic Forecast, '18)
 - 이러한 성장을 배경으로 동북아 주변지역 경쟁공항은 미래 항공 시장 선점을 위해 대규모 공항개발 사업을 지속적으로 추진 중
 - * (중국) 베이징 다싱공항 개항('19.9), (싱가포르) 창이공항 내 복합단지 'Jewel' 오픈('19.5)



국가별 여건에 따라 양적투자 확대(중국), 운영개선(미국, 일본) 등 투자분야는 상이하나 미래 대비와 안전·환경정책 강화는 공통적

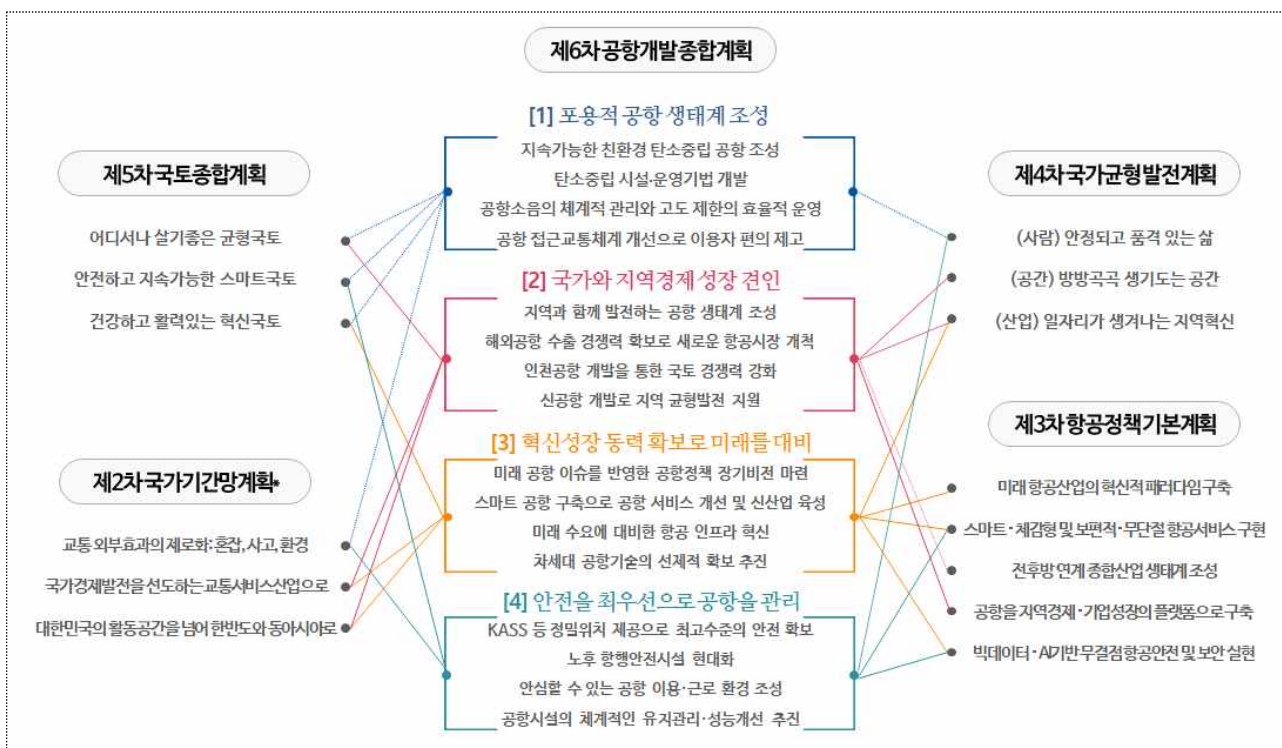
V. 제6차 공항개발 종합계획(안)

1 정책목표 및 추진전략

◆ 국정철학, 상위계획, 국민참여단 활동 결과 등을 종합하여 정책 비전을 설정하고 중장기 추진과제를 발굴

정책 비전	포용과 혁신으로 도약하는 사람 중심 공항 구현			
추진 전략	[1] 포용적 공항 생태계 조성	[2] 국가와 지역경제 성장 견인	[3] 혁신성장 동력 확보로 미래 대비	[4] 안전을 최우선으로 공항을 관리
핵심 과제	① 지속가능한 친환경 탄소중립 공항 조성 ② 탄소중립 시설·운영기법 개발 ③ 공항소음의 체계적 관리와 고도 제한의 효율적 운영 ④ 사람 중심의 공항 접근교통체계 확보	① 지역과 함께 발전하는 공항 생태계 조성 ② 해외공항 수출 경쟁력 확보로 새로운 시장 개척 ③ 인천공항 개발을 통한 국토 경쟁력 강화 ④ 신공항 개발로 지역 균형발전 지원	① 미래 공항 이슈를 반영한 공항정책 장기비전 마련 ② 스마트 공항 구축으로 공항 서비스 개선 및 신산업 육성 ③ 미래 수요에 대비한 항공 인프라 혁신 ④ 차세대 공항기술의 선제적 확보 추진	① KASS 등 정밀위치 제공 으로 최고수준의 안전 확보 ② 노후 항행안전시설 현대화 ③ 안심할 수 있는 공항 이용· 근로 환경 조성 ④ 공항시설의 체계적인 유지관리·성능개선 추진

【 유관 계획과의 정합성 검토 】



2 핵심과제

(1) 포용적 공항 생태계 조성

① 지속가능한 친환경 탄소중립 공항 조성

- 환경이슈에 체계적·효율적으로 대응할 수 있도록 '탄소중립 공항 2050 로드맵'을 마련하고, 정책목표·추진전략 등을 수립·관리
- 전기·수소·하이브리드 등 친환경 항공기 개발기술을 고려하고, 관련 공항 인프라 확대·운영 등 검토

사업단계	추진과제 예시
계획단계	에너지 절감목표 설정 가능성 검토(단기/중장기)
설계·건설단계	태양광 발전 등 신재생 에너지 인프라 구축
운영·유지관리단계	전기·수소·하이브리드 인프라 확대·운영

② 탄소중립 시설·운영기법 개발

- 단기적으로 공항별 탄소중립 시설·운영기법을 개발, 단계적으로 확대하고, 중장기로는 환경 관리목표 수립 등 과제를 발굴
- 인천공항을 세계 최고수준의 친환경 공항으로 조성하고, 4단계 건설사업(~'24) 등 계기로 친환경 공항 표준모델 제시 등 이슈 선도

③ 공항소음의 체계적 관리와 고도 제한의 효율적 운영

- 선제적 관리목표 제시, 지역수요 맞춤 대책 추진, 소음정보 공개 등 중장기 소음관리 핵심 과제를 추진
- 항공기 성능개선, 공간활용 제약 등을 고려한 고도제한 조정에 철저히 대비, 추후 국제기준 개정이슈의 선제적 발굴·선점 추진

* ICAO 기준 개정 발효('24)에 대비, 유관 TF 참여 및 국내 실정에 맞는 적용방안 마련

④ 사람 중심의 공항 접근교통체계 확보

- 공항과 생활권역간 셔틀버스, 도로, 철도 등 공항 접근교통체계를 점검하고 타 인프라 개발계획과 연계한 중장기 개선계획을 수립
- * 지자체 협업을 통한 셔틀 확대 등 대중교통 연계 강화, 접근 도로망 등 추가 확충
- 공사가 인근 도시개발, 주변 인프라 확충 등 여건 변화를 반영하여 접근성을 개선할 수 있도록 주도적 역할 부여

참 고

2050 탄소중립 공항 실현을 위한 중점 추진과제(안)

개념 기본 방향	계획단계	설계 및 건설	운영 및 유지관리
	사업별 탄소관리 기본방향 검토	기능·분야별 탄소저감 요소 도입	중장기 탄소발생 감축계획 이행·환류
① 깨끗하게 생산된 전기·수소 활용 확대	· 친환경 에너지원 활용가능성 검토 · 전기·수소 등 친환경 차량·항공기 인프라 고려 · 공항 주변 친환경 에너지 발전시설 구축 가능성 고려	· 미래 친환경 교통 충전시설·복합환승 시설 검토 · 친환경 에너지 공급 송전 인프라 구축 및 과금 체계 검토 · 태양광 발전 등 신재생 에너지 인프라 구축	· 공항내 차량·장비 등 그린 모빌리티 전환 · 친환경 에너지·고효율 항공기에 대한 인센티브 운영 검토 · 신재생에너지 시설관리 및 유지보수 계획 수립
② 에너지 효율 향상	· 에너지 절감목표 설정가능성 검토 (단기 / 중장기)	· 그린 리모델링 등 친환경 공항설계 (녹색건축 인증 등) · 高 에너지효율 설계, 저탄소 건설자재 시공 (시설물 경량화 및 에너지 효율등급 인증 등)	· ICT·ESS 접목을 통한 운영효율 제고 연구 · 공항·항공기 사용 에너지 절감 인센티브 검토
③ 탄소제거 등 미래 기술 연구·상용화	· 전기·수소·하이브리드 항공기 개발기술 고려	· 공항시설 탄소제거 신기술 적용 검토	· 바이오 항공유 공급체계 구축 연구 · 전기·수소·하이브리드 인프라 확대·운영 검토
④ 순환 경제 확대	· 건설단계 자원순환 가능요소 고려	· 효율적 자원순환 계획 수립 (건설폐기물 감축 등) · 순환골재 설계·시공 반영	· 자원 재활용 확대·운영계획 검토, 폐기물 감축 추진
⑤ 탄소 흡수 수단 강화	· 공항주변 녹지 조성 필요성 검토	· 공항주변 주거단지 또는 예정지역 내 단계별 녹지설계 검토	· 공항 녹지 관리 및 운영계획 수립
	· 공항시설 활용 탄소 흡수기술 적용 고려	· 탄소 흡수 신기술 성과 등 반영 검토	· 공항시설 탄소 흡수 기법 확대 연구

(2) 국가와 지역경제 성장 견인

① 지역과 함께 발전하는 공항 생태계 조성

- 공항-주변지역 간 유기적 연계개발을 추진하여, 주민 삶의 질 개선에 기여하고 공항을 지역경제 거점으로 조성
 - 단기 시범사업 추진 후 활성화 컨설팅, 시범사업 평가·분석 등 통해 성과를 전국으로 확산시키고 법·제도 개선 검토
- 공항과 지역사회의 상생기반 마련을 위해, 주민지원사업 만족도 등 공항별 지역기여도가 공항평가과정에서 환류되는 체계 도입 검토

② 해외공항 수출 경쟁력 확보로 새로운 항공시장 개척

- 글로벌 시장현황, 사업여건 분석 등 토대로 공항공사·민간부문의 해외공항 시장 진출을 지원할 수 있는 추진전략 및 지원계획 수립
 - 양자 협력체계 구축, 전략외교 등 단기 지원방안과 함께 금융·설계·운영 등 분야별 해외공항 전문인력 육성 등 중장기 지원방안 마련

③ 인천공항 개발을 통한 국토 경쟁력 강화

- 연 1억 명 수용이 가능하도록 제2터미널 확장과 제4활주로를 신설, 세계 TOP3 허브 공항으로 개발
- 공항 주변 복합 관광단지 개발, 공항기능과 연계한 업무·숙박·상업 등 공항복합도시 개발을 추진하여 환승객·관광객 유치 지원

④ 신공항 개발로 지역 균형발전 지원

- 개발계획 수립 시 지역기업의 우대, 주변지역 개발 등 지역경제 기여 방안을 종합적으로 검토, 도서 지역 공항개발도 지속 추진

[3] 혁신성장 동력 확보로 미래를 대비

① 미래 공항 이슈를 반영한 공항정책 장기비전 마련

- 다양한 공항 전문인력 양성, 미래 항공·공항기술 발전방향 제시 등 장기 정책목표를 담은 '공항 비전 2040' 수립
- 기후변화, 고령화 등 장기 메가 트렌드를 분석하여 향후 공항의 미래상을 도출하고 단계적 실현방안을 마련

② 스마트 공항 구축으로 공항 서비스 개선 및 신산업 육성

- 생체 정보를 활용한 비대면 출입국 수속 확대, 공항 외 수속체계 (Off-Airport) 도입 등 빅데이터·AI 등을 활용한 첨단 서비스 제공
- 증강현실 등 정보통신기술(ICT)을 활용한 원격관제시스템 기술개발, 무인원격조종시스템의 국제적 기술표준 선도 추진

③ 미래 수요에 대비한 항공 인프라 혁신

- 드론·무인기·에어택시 등 항공 교통수단 변화에 대비하여, 도심형 비행장에 대한 개념·규모·설치기준 등 마련
- 인프라·노선·면허 등 중요 정책수립의 기준이 되는 항공수요의 정기적 검증을 위해 항공수요센터 설립 등 신뢰성 제고방안 검토
- 공항별 수용능력의 개념, 적용성 등을 종합 점검하여 정책 활용성을 높일 수 있는 체계적인 관리 방안을 마련

④ 차세대 공항기술의 선제적 확보 추진

- 공항 분야 연구개발(R&D) 과제를 도출·평가하여 성장 잠재력이 높은 핵심과제 중심으로 체계적 지원·관리 방안 수립
- 드론택시, 도심형 공항 등 미래항공교통관리 핵심기술 개발 추진

[4] 안전을 최우선으로 공항을 관리

① KASS 등 정밀위치 제공으로 최고수준의 안전 확보

- 세계 7번째로 한국형 정밀 GPS 위치보정시스템(KASS)를 구축, 위치오차를 개선한 정밀 서비스를 전국토에 제공
- 차세대 감시시스템의 전국망 구축, 고성능 레이더 도입 등으로 탐지시간을 획기적으로 단축시키고 항공기 충돌을 방지

② 노후 항행안전시설의 현대화 및 종합 관리체계 구축

- 전국 공항에 대용량·고속 전송 항공통신인프라 단계적 도입, 항공교통량에 따라 공항별 활주로 운영 등급을 선별적 고도화
- 첨단 항행안전시설 개발, 노후 항행시설 정비계획, 미래 무인항공기와의 조화로운 운항환경 조성 등 항행안전시설 중장기 계획 수립

③ 안심할 수 있는 공항 이용·근로 환경 조성

- 감염병 등 유사시 근로자 없이도 24시간 동안 항공기에게 위치·방위를 제공하는 무선 표지소를 단계적으로 무인 원격운영
- 코로나19 이후 새로운 팬데믹에 대비하여 공항 내 특별검역시설 설치, 리모트 게이트 운영 등 新방역체계 설계·운영기준 검토

④ 공항시설의 체계적인 유지관리·성능개선 추진

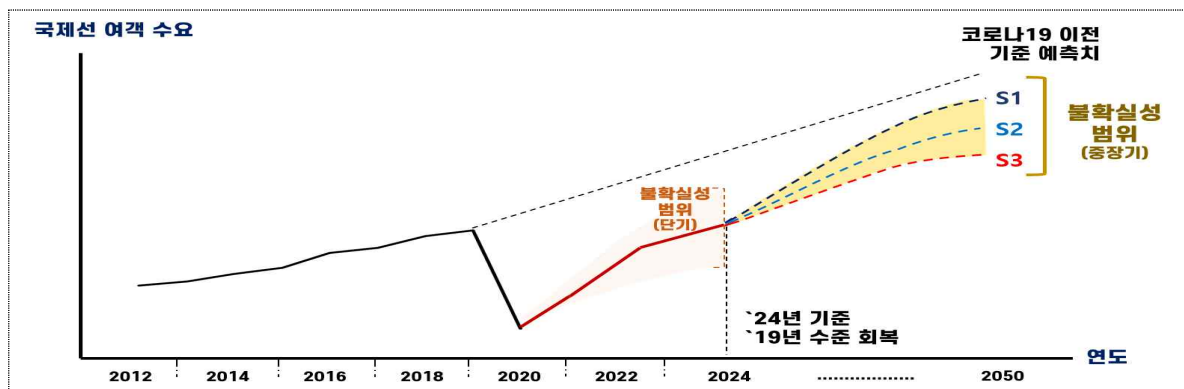
- 항행시설, 활주로, 터미널 등 공항 기반시설별 노후도·성능 실태조사를 실시하여 공항시설 운영 전반에 대한 기초 DB 구축
- 체계적인 시설관리와 성능 확보를 위해 공항시설 성능개선 관련 중장기 계획을 수립

3 장래 항공수요 예측

◆ 공신력 있는 국제기구의 전망치와 전문연구기관 시나리오 분석을 토대로, 향후 30년('21~'50) 간의 항공수요를 예측

- 여건 변화에 따라 항공수요를 탄력적으로 적용할 수 있도록 시나리오별 전망치를 복수로 마련하여 제시
 - (기초자료) 장기재정전망('20.9), 국제기구 예측, 거시지표 전망(KDI·조세재정연, '20.4) 등을 토대로 장래 GDP 예측
 - (시나리오) 단기('21~'24)는 국제기구 예측*에 근거하여 추정하고(교통연모델링), 중장기('25~'50)는 인구추세·경제여건에 따라 3개 시나리오** 마련
 - * (코로나前 수요 회복시기) IATA는 '23년('21.4), ACI는 '23~'24년경 예상('21.3)
 - ** '20~'50년 GDP 예측치에 따라 낙관(3.1~1.3%)·중립(2.4~0.9%)·위축(2.3~0.5%) 구분

【 시나리오별 장래 항공수요 전망 】



- '50년까지 여객은 연 평균 2.0%(국제선 2.8%, 국내선 0.7%), 화물은 1.5%(국제선 1.6%, 국내선 0.7%) 성장 전망*
 - * (여객) 1.7억 명('25)→ 2.7억 명('50) / (화물) 543만 톤('25)→ 787만톤('50)
- 다만 코로나로 인한 불확실성은 완전히 해소하기가 어려운 상황
- ☞ 추후 2~3년간 수요추이를 지속 모니터링, 필요 시 보완을 추진*하고, 보다 탄력적인 대응이 필요할 경우에 대비한 예비 시나리오 마련
 - * 코로나 영향, 공항 주변 배후도시 및 접근교통 활성화 여부 등 항공수요가 유동적인 상황임을 고려, 공항별 수요분석 진행 중인 신공항 사업은 추후 개별 검토결과 검증 후 준용

【 항공수요(여객) 전망: 기본 시나리오 】

단위: 만 명

구분		'25	'30	'35	'40	'45	'50
낙관	국제	9,451	12,787	15,642	17,870	19,984	21,798
	국내	8,394	8,840	9,166	9,507	9,711	9,946
	소계	17,845	21,627	24,808	27,377	29,695	31,744
중립	국제	9,307	11,900	14,117	15,781	17,288	18,538
	국내	7,299	7,687	7,970	8,267	8,444	8,649
	소계	16,606	19,587	22,087	24,048	25,732	27,187
위축	국제	9,287	11,773	13,898	15,427	16,602	17,513
	국내	6,204	6,534	6,775	7,027	7,178	7,352
	소계	15,491	18,307	20,673	22,454	23,780	24,865

참 고

불확실성을 고려한 항공수요(여객) 전망 예비 시나리오

【 예비 시나리오 ① : 기본 시나리오의 국제선 변동폭을 확대 적용(±15%) 】

단위: 만 명

구분		'25	'30	'35	'40	'45	'50
낙관	국제	10,868	14,705	17,988	20,550	22,982	25,068
	국내	8,394	8,840	9,166	9,507	9,711	9,946
	소계	19,262	23,545	27,154	30,057	32,693	35,014
중립	국제	9,307	11,900	14,117	15,781	17,288	18,538
	국내	7,299	7,687	7,970	8,267	8,444	8,649
	소계	16,606	19,587	22,087	24,048	25,732	27,187
위축	국제	7,894	10,007	11,814	13,113	14,112	14,886
	국내	6,204	6,534	6,775	7,027	7,178	7,352
	소계	14,098	16,541	18,589	20,140	21,290	22,238

【 예비 시나리오 ② : 과거 10년간('10~'19)의 예측치-실측치간 차이(비율)를 보정 】

단위: 만 명

구분		'25	'30	'35	'40	'45	'50
낙관	국제	9,832	13,303	16,273	18,590	20,790	22,677
	국내	8,394	8,840	9,166	9,507	9,711	9,946
	소계	18,226	22,143	25,439	28,097	30,501	32,623
중립	국제	9,307	11,900	14,117	15,781	17,288	18,538
	국내	7,299	7,687	7,970	8,267	8,444	8,649
	소계	16,606	19,587	22,087	24,048	25,732	27,187
위축	국제	8,912	11,298	13,338	14,804	15,933	16,807
	국내	6,204	6,534	6,775	7,027	7,178	7,352
	소계	15,116	17,832	20,113	21,831	23,111	24,159

【 항공수요(화물) 전망: 기본 시나리오 】

단위: 천 톤

구분		'25	'30	'35	'40	'45	'50
낙관	국제	5,046	5,852	6,564	7,315	8,025	8,636
	국내	702	739	767	795	812	832
	소계	5,748	6,591	7,331	8,110	8,837	9,468
중립	국제	4,817	5,407	5,894	6,370	6,793	7,149
	국내	611	643	667	692	706	723
	소계	5,428	6,050	6,561	7,062	7,499	7,872
위축	국제	4,785	5,346	5,787	6,149	6,445	6,690
	국내	519	547	567	588	600	615
	소계	5,304	5,893	6,354	6,737	7,045	7,305

참 고

불확실성을 고려한 항공수요(화물) 전망 예비 시나리오

【 예비 시나리오 ① : 기본 시나리오의 국제선 변동폭을 확대 적용($\pm 15\%$) 】

단위: 천 톤

구분		'25	'30	'35	'40	'45	'50
낙관	국제	5,802	6,730	7,549	8,413	9,229	9,932
	국내	702	739	767	795	812	832
	소계	6,504	7,469	8,316	9,208	10,041	10,764
중립	국제	4,817	5,407	5,894	6,370	6,793	7,149
	국내	611	643	667	692	706	723
	소계	5,428	6,050	6,561	7,062	7,499	7,872
위축	국제	4,067	4,544	4,919	5,227	5,478	5,686
	국내	519	547	567	588	600	615
	소계	4,586	5,091	5,486	5,815	6,078	6,301

【 예비 시나리오 ② : 과거 10년간('10~'19)의 예측치-실측치간 차이(비율)를 보정 】

단위: 천 톤

구분		'25	'30	'35	'40	'45	'50
낙관	국제	5,212	6,045	6,781	7,557	8,290	8,922
	국내	702	739	767	795	812	832
	소계	5,914	6,784	7,548	8,352	9,102	9,754
중립	국제	4,817	5,407	5,894	6,370	6,793	7,149
	국내	611	643	667	692	706	723
	소계	5,428	6,050	6,561	7,062	7,499	7,872
위축	국제	4,627	5,170	5,596	5,946	6,232	6,469
	국내	519	547	567	588	600	615
	소계	5,146	5,717	6,163	6,534	6,832	7,084

□ 현 황

○ (공항 현황) 전국적으로 총 15개 공항 운영 중(국제 8, 국내 7)

- 국제공항 : 인천, 김포, 제주, 김해, 청주, 대구, 양양, 무안
- 국내공항 : 광주, 군산, 사천, 여수, 원주, 포항, 울산

【 공항 현황 】

구 분		공 항 명
기능 별 (15)	국 제 (8)	인천, 김포, 김해, 제주, 대구, 청주, 무안, 양양
	국 내 (7)	광주, 울산, 여수, 포항, 군산, 사천, 원주
소유 주체 별 (15)	민 간 (7)	인천, 김포, 제주, 울산, 여수, 무안, 양양
	민 · 군 겸용 (8)	김해, 광주, 청주, 대구, 포항, 군산, 사천, 원주

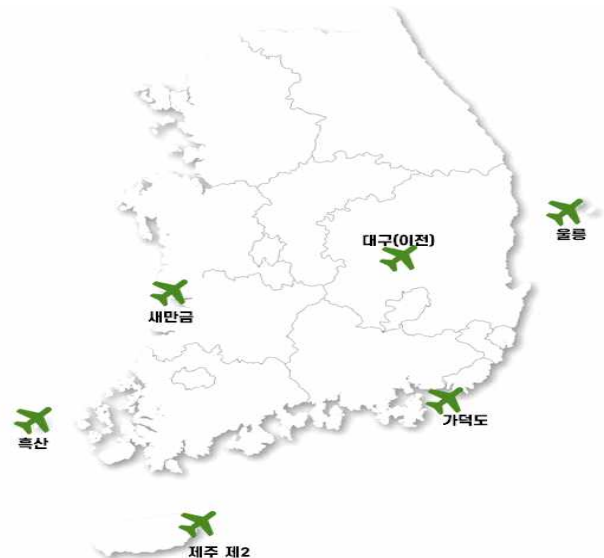
○ (추진 중) 신공항 계획 수립·건설 등 6개 사업 추진 중

- ①울릉공항 ②흑산공항 ③제주제2공항* ④새만금 신공항
⑤대구공항 이전 ⑥가덕도 신공항

【 우리나라 공항 현황('20년) 】



【 계획 수립·추진 중인 공항 】



* 제주제2공항은 항공안전 확보, 시설용량 확충 필요성, 환경영향 등을 종합적으로 고려하면서 추진방향 검토

□ 공항의 분포

○ 체계적인 공항개발·운영을 위해 중추공항·거점공항·일반공항과 함께 국가 또는 권역별 관문공항 운영

- 관문공항 기능*은 중추공항인 인천공항을 비롯한 권역 내 주요 국제공항들이 분담

* (ICAO) 국제선 운항에 따른 한 국가의 첫 도착지·마지막 출발지가 되는 국제공항

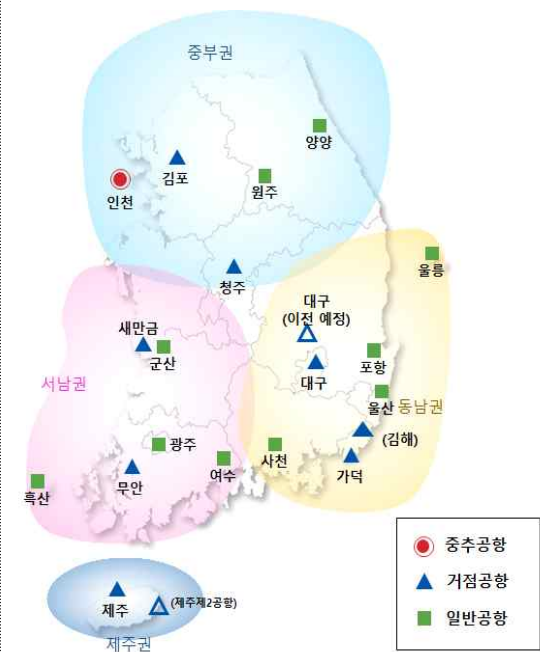
구 분	성 격	세부 기능	비 고
중추공항 (1)	글로벌 항공시장에서 국가를 대표	전세계 항공 시장을 대상으로 하며 동북아시아의 허브	국제선 출도착 등 국가 또는 권역별 관문공항 기능 수행
거점공항 (9)	권역 내 거점	권역을 중심으로 국내선 및 국제선 수요 처리	
일반공항 (10)	주변지역 수요 담당	주변지역의 국내선 수요 위주 처리	

【 공항 분포 】

구 분	중부권	동남권	서남권	제주권
 중추	인천	-	-	-
 거점	김포 청주	가덕 (김해*) 대구	새만금 무안	제주 (제주제2공항*)
 일반	원주 양양	울산 포항 사천 울릉	광주 여수 군산 흑산	-

* (김해공항) 가덕도 신공항 개항과 연계하여 기능 재검토

** (제주제2공항) 항공안전 확보, 시설용량 확충 필요성, 환경영향 등을 종합적으로 고려하면서 추진방향 검토



(1) 신공항 개발 및 기존공항 이전

◆ 추진 중인 신공항 계획, 기존 공항 이전 등 사업별 개발방향을 종합계획에 반영하고 완공 전 단계에서 운영방향을 추가 검토·반영

1 가덕도 신공항

◇ 국토 균형발전과 지역발전에 기여하는 여객·물류 중심 복합 공항으로 계획하고, 특별법에 따라 차질 없이 사업 추진

- 특별법의 기본방향을 반영하고 전문연구기관의 수요조사 등을 거쳐, 여객과 화물 수요를 24시간 충분하게 처리할 수 있는 공항을 목표로 시설 계획
- 사전타당성 조사 등 절차를 신속히 진행하고, 계획수립 및 설계 등 과정에서 안전성이 확보된 최적공법 발굴 및 공기 단축을 통한 조속건설 추진
- 또한 공항접근 연계교통망 확충과 친환경 공항건설방안 등에 대해서도 면밀히 검토
- 기존 김해공항은 국제선 혼잡완화를 위하여 임시터미널 신축 등 시설개선을 항공수요, 타당성 등을 면밀히 고려하면서 추진

2 대구공항이전

◇ 대구·경북 등 권역 항공수요 확대와 지역성장 동력 창출을 위해 지자체 등 관계기관 간 협업을 기반으로 신공항 사업계획 구체화

- 사전타당성 조사 등을 통해 민군 공항기능이 조화롭게 운영될 수 있는 방안을 강구하고, 민간 항공수요가 적기에 처리될 수 있도록 시설 계획
- 군 공항·민간공항 이전과정에서 다양한 의견을 원활하게 조율할 수 있도록 관계부처·지자체가 참여하는 협의체 운영 등 추진하고, 분야별 국가계획 등을 통해 도로·철도 등 교통망 반영 추진
- 기존 대구공항은 국제선 혼잡완화를 위하여 기존 터미널 증축 등 시설개선을 항공 수요, 타당성 등을 면밀히 고려하면서 추진

3 제주지역 공항 인프라 사업

◇ 공항 혼잡도 개선, 안전성 확보 및 이용객 편의제고 지속 추진

- 제주제2공항에 대해서는 항공안전 확보, 시설용량 확충 필요성, 환경영향 등을 종합적으로 고려하면서 추진방향 검토

4 무안공항 및 광주공항 통합 이전

◇ 무안공항을 서남권 중심 공항으로 활용할 수 있도록 통합 추진

- 통합이전 시기는 군공항 이전 추진상황, 지역의견 등을 종합 고려하여 결정
- 통합 대비 무안공항 시설확충*, 접근교통 개선** 등 과제를 추진하고, 항공수요 증가에 대비한 적정시설 확보 추진

* 관리동 신축·주차장 확충 및 터미널 리모델링 등

** 호남 KTX 2단계 무안 경유 개통('25)

5 새만금 신공항

◇ 새만금 개발계획과 연계하여 지역개발 활성화에 기여하고 권역 내 항공수요 처리가 가능하도록 시설규모, 배치계획 등 마련

- 새만금 기본계획('21.2), 공항 주변 환경성 등을 종합적으로 고려하며 개발계획을 구체화하고 연계교통망 계획도 차질 없이 추진
- 새만금 개발계획과 연계하여 적기 완공이 될 수 있도록 공기단축 방안을 적극 검토
- * 새만금 신공항 개발 추진과 연계하여, 기존 김제공항 개발 사업은 타 공공 사업으로의 전환 등 검토

6 청주공항

◇ 중부권 거점공항으로서 장래 항공수요 증가 추세에 맞춰
활성화 지원

- 거점 항공사 출범에 따라 향후 항공수요 추이를 모니터링하여
필요 시 여객터미널·계류장 수용능력 개선, 시설보수·보강 등 협의

7 일반공항

◇ 지역별 접근성 개선과 이동편의 증진을 위해
도서지역 등에 대한 소형공항 개발을 추진

- (흑산공항) 관계부처 등 협의를 거쳐 관련 절차에 따라 적극 추진
- (백령공항) 도서민 항공교통 편의제고 등을 위해 관계기관 협의 추진
- (서산공항) 충남 지역 항공교통 편의제고 등을 위한
민항시설 설치방안에 대해 관계기관 협의 추진
- (울릉공항) 적기 개항을 위해 건설공정 및 투자를 차질 없이 진행

8 지방 공항시설 추가 개발 및 이전 검토

- 장래 항공수요 추이, 주변 개발계획 변경 등 여건변화를 감안하면서
필요한 시설확충 방안을 중장기적으로 강구

※ 경기남부 민간공항 건설, 원주공항 시설개선, 포천 비행장 내 민항시설 설치 등
지자체 제안은 지자체간 협의 상황 등 제반 추진여건을 종합고려 후 추가검토

[2] 공항 운영 및 관리

◆ 인천·김포공항 등 운영 중인 공항에 대해서는 이용자 편의제고, 경쟁력 강화 및 미래 혁신동력 확보 등 핵심 정책목표를 반영

1 인천공항

- (허브경쟁력 강화) 국제 허브로서의 기능을 강화하고, 수요에 기반한 인프라 확충으로 글로벌 TOP3 공항으로 도약
 - '17년부터 추진 중인 4단계 확장사업*을 '24년까지 차질없이 마무리
 - * 4단계('17~'24, 4.8조원): 4활주로 건설('18~'21), 2터미널 확장('19~'24) 등
 - 장래 항공수요 증가에 대비하여, 제5활주로, 제3여객터미널 등 인프라 추가 확충을 검토하기 위한 마스터 플랜* 연구 시행
 - * MP수립 후 추진시기·타당성 등을 검토하여 기본계획 변경 및 사업 추진
- (공항산업 생태계 조성) 국제업무지구 개발, 복합리조트 조성 등 비즈니스 기능과 관광·문화·경제 융복합 콘텐츠를 지속 강화
 - 인스파이어 복합리조트(IBC-III) 개장('23), 파라다이스 복합리조트(IBC-I) 확장검토, IBC-II 신규투자 유치 등 복합 클러스터 지속개발
 - 주변 유보지 등 가용부지와 공항 이용여건의 종합적 분석을 통해 필요기능을 체계적으로 보강할 수 있도록 중장기 개발 로드맵 수립
 - 다양한 비즈니스 항공 니즈에 대응하기 위한 공항환경 구축·기반조성
- (항공물류 혁신) 인프라 개선을 통해 항공 물류 경쟁력 강화
 - 스마트 화물터미널* 구축 및 추진방향 등을 담은 로드맵 수립, 신선화물·민자 화물터미널 개발·운영** 등 물류 인프라 혁신 지원
 - * 화물 3D스캔을 통한 수량·부피 등 자동계산, AI 활용 컨테이너 최적 적재 등
 - ** 신선화물 전용터미널(Cool-cargo) 완공('21), FedEx·DHL 화물터미널 완공 및 운영('22~)

- (스마트 공항) 첨단기술 도입 등 시설 현대화를 통해 여객·화물 처리속도와 만족도를 제고할 수 있는 스마트 공항 구현
 - 도심-공항 연계강화, 미래 新산업 육성 지원을 위해 도심항공 모빌리티(UAM) 도심노선 실증('24), 운항관리체계 개발('25) 등
 - IoT를 활용한 공항시설·자산의 실시간 정보수집·시설관리 자동화, 중소기업 신기술에 대한 테스트베드 지원 및 기술실증 추진*
 - * R&D 성과물 및 중소기업 자체개발 우수기술 9건을 현장에 적용·실증
 - 생체정보를 이용하여 탑승 수속시 신원확인을 비대면으로 처리할 수 있는 인천공항 스마트패스 시스템 시범도입 및 확대('22~'25)
 - 보안검색 정확성·속도 향상을 위한 스마트 검색기술·장비·시설 등 개발('21~'25)
 - 스마트사이니지(AI 음성인식/화상안내 등), 비대면 안내설비 구축 등 최신 ICT기술을 활용한 미래형 스마트 안내서비스 구현
 - 스마트 배려 공항 실현을 위한 다양한 로봇(카트로봇·배송로봇 등) 및 자율주행차량(실내PM·주차장 셔틀 등) 도입·시범운행('21~)
 - * 관련 인프라 확보 및 제도·시설 정비 및 기술 고도화 추진('23~)
- (편의개선) 공항서비스·시설 개선을 통해 이용 만족도 제고 노력
 - 지속적인 버스운행 확대 추진*, 공유 차량·MaaS 활성화 등 新교통서비스 도입 및 확대로 공항 접근성 강화
 - * 버스 노선 신규 확충(경기·인천) 및 지방 심야노선 도입 추진(4개 권역)
 - 개항('01) 이후 터미널 시설 노후화를 고려, 시설별 내구연한·유지비용 및 성능 등을 토대로 종합적·체계적인 시설개선 방안 검토*
 - * 부분 보수가 가능한 시설에 대해서는 단기 계획을 수립하여 개선 추진
 - 효율적이고 안전한 공항 운영을 위해 지상조업사 최소자격제도 등 관리감독 체계 강화, 품질·안전 향상을 위한 관리기준 마련

2 김포공항

- (공항 인프라 확충) 공항 인프라 신규 확충 및 시설용량 개선
 - 장래 항공수요 증가에 대비하여 국내선 제2터미널 신축 및 주변 교통체계 개선 등을 위한 마스터 플랜 수립 추진
 - 울릉·흑산공항 등 도서지역 공항개발 추진에 따른 소형항공 운송사업 시장 활성화에 대비하여 수용능력 확보 방안 검토
- (지역경제 거점 육성) 공항-주변지역 간 상생을 통해 공항을 지역경제 성장거점으로 육성
 - 도시재생 국가시범지구 지정 등 공항과 주변지역 간 연계 발전 추진
 - 소음피해지역 지원사업(現 방음·냉방시설 등 직접설치 지원 위주)에 대한 전반적인 개편방안을 마련하고, 고도제한 관련 제도개선 검토
 - 국립항공박물관을 적극 활용, 전시·교육·체험 등 특화기능 확대 추진
- (미래교통) 도심항공교통(UAM) 등 미래교통허브 공항으로 육성
 - UAM 이착륙장 허브(Vertihub)를 포함한 미래형 복합환승센터 구축('25)으로 미래교통수단 상용화 촉진
 - * 전기·수소차 충전 허브(그린뉴딜 연계), S-BRT, 지하철, 시외버스 등을 융합
 - 안전한 저고도 비행을 위한 UAM 교통관제시스템 및 관리체계 마련
 - * ①UAM 운항 및 관제절차 설계, ②실시간 기상·재난정보 등을 고려한 최적 UAM 경로도출, ③다중통신·정밀항법 등 UAM용 항행관리 기술연구
- **Off-airport*** 도입, 주차 등 공항이용을 위한 원스톱 온라인 예약 및 간편결제 시스템 확대로 공항 이용편의 지속 개선
 - * 집·숙소 등 공항 외 지역에서 탑승수속 및 수하물 배송 등을 이용할 수 있는 시스템

 **공항별 개발계획이 차질없이 추진될 경우, '25년 전국 공항의 총 수용능력은 '20년 대비 16.2% 확대 전망**

* 공항수용능력 : ('20) 19,771만명/년 → ('25) 22,977만명/년

① 추진배경

- (노후화) 30년 이상 경과된 중요 공항시설(이착륙·토목·건축)은 전체의 20.4% 차지('18.12 기준), '30년 46.5%, '40년 86.6% 등 급속히 증가
 - * 특히 이착륙시설은 10년 후 60%, 20년 후에는 100%까지 증가 전망
- (기준변화) 내진성능 향상 등 국내·외 기준변화에 대응이 요구
- (항공수요 변화) 향후 항공수요 증가에 따른 용량 증대 요구에 선제적으로 대비하기 위한 공항시설 개량 및 확장 필요

② 성능개선 기본방향

- 공항시설의 선제적 관리를 위해 '유지관리→ 성능개선 방식' 전환
- 공항시설 분야의 경쟁력 및 수용능력 적기 확보
 - * 이·착륙시설 성능개선 및 공합 혼잡 개선을 위한 인프라 확충 강화 등
- 노후 공항시설 개선을 통해 국민안전, 서비스 제고 및 경쟁력 강화

③ 대상범위 및 선정절차

- 공항시설 중 성능개선기준을 적용하여 노후화·기준·사용성 변화에 적극대응 요구되는 중점시설(이착륙·토목 및 건축시설) 대상
 - * 나머지 시설은 점검·내구연한 등을 고려한 단순 보수·보강 또는 교체 실시

【 성능개선 사업 선정방법 】

절 차	검토 대상 및 주요 내용
① 실태조사	▶ 대상시설 제원, 노후도, 시설상태 등 전수조사
② 대상시설 선정	▶ 점검결과, 기준변화, 수요 및 서비스 수준 변화를 고려한 성능개선 검토대상 선정
③ 사업타당성 평가	▶ 기술성·경제성·사용성 평가 통해 사업 우선순위 결정 → 특히, 경제성 평가는 정확한 비용과 편익에 대한 검토 요구 (승객·화물 지체감소, 정시성, 소음감소 등 관련지침 항목 적용)

□ 투자방향

- (계속 사업) 기 계획되어 조속추진이 필요한 공항개발 사업들에 중점 투자하여 코로나19 이후 항공수요 회복에 대비
- (신규 사업) 계획 중인 사업은 항공수요, 사업여건 변화와 추진 필요성 등 제반 여건을 종합 고려하여 적정 예상 소요 반영

□ 투자소요

- 전체 소요는 **8.7조 원** 수준(제5차 계획: 9.2조원)
 - (시설확장·유지관리 등) 인천공항 4단계 건설사업 등이 시행 중이며 계획 기간('21~'25) 동안 투자 소요는 **약 4조 7천억 원***
 - * (국가) 590억원 / (인천공항공사) 4조 4천억원/ (한국공항공사) 2천 3백억원
 - (신공항 개발) 계획기간 내('21~'25) 울릉공항, 새만금 등 신공항 건설 투자 소요는 **약 4조 원**으로 예상
 - * 가덕도 신공항, 대구공항 이전 등 계획단계 사업은 사전타당성 조사 등을 통해 총사업비가 확정된 이후 반영 예정
- 전체적인 규모는 '21~'25 국가재정운용계획 등 **유관 계획과** 정합성 있게 수립

□ 재원조달 방안

- 제5차 계획과 동일한 조달원칙을 유지하되, 국가 재정 여건과 공항공사의 투자 여건 변화 등을 종합 감안하여 필요시 변경 검토
 - (Airside) 활주로 등 비수익성 부문은 국가가 투자
 - (Landside) 터미널 등 비용 회수가 가능한 부문은 공항 운영자가 사업비를 분담하는 방안을 기본 원칙으로 운영

① 공항별 여객수요 전망 (기본 시나리오)

<기본 시나리오 - 낙관(S1), 만 명>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	53	51	55	59	63	66
	국제	7,393	10,168	12,510	14,327	16,069	17,573
	소계	7,446	10,219	12,565	14,386	16,132	17,639
김포	국내	2,709	2,851	2,945	3,050	3,115	3,194
	국제	434	510	557	589	621	651
	소계	3,143	3,361	3,502	3,639	3,736	3,845
제주	국내	3,573	3,755	3,888	4,031	4,110	4,209
	국제	293	326	350	372	365	369
	소계	3,866	4,081	4,238	4,403	4,475	4,578
청주	국내	316	330	340	352	359	369
	국제	52	73	92	117	147	181
	소계	368	403	432	469	506	550
무안 (통합)	국내	302	321	329	339	344	351
	국제	70	98	121	140	157	172
	소계	372	419	450	479	501	523
여수	국내	119	133	135	137	137	137
울산	국내	152	171	174	176	176	175
사천	국내	44	50	51	52	51	51
포항	국내	17	20	20	20	20	19
원주	국내	14	15	15	16	16	16
양양	국제	3	5	6	7	7	8

※ 미 표기된 공항(김해(가덕)·대구·새만금)의 경우, 항공수요 불확실성을 고려하여 사전타당성조사·기본계획 수립 등 개별 검토결과를 별도 검증 후 추가 보완 추진

<기본 시나리오-중립(S2), 만 명>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	46	44	48	51	55	58
	국제	7,284	9,476	11,308	12,677	13,928	14,971
	소계	7,330	9,520	11,356	12,728	13,983	15,029
김포	국내	2,355	2,479	2,561	2,652	2,708	2,778
	국제	427	474	502	519	536	552
	소계	2,782	2,953	3,063	3,171	3,244	3,330
제주	국내	3,107	3,266	3,381	3,505	3,574	3,660
	국제	289	303	315	328	316	314
	소계	3,396	3,569	3,696	3,833	3,890	3,974
청주	국내	274	287	296	306	312	320
	국제	52	68	83	103	126	154
	소계	326	355	379	409	438	474
무안 (통합)	국내	262	279	286	295	299	306
	국제	69	91	109	123	136	146
	소계	331	370	395	418	435	452
여수	국내	103	115	117	119	119	119
울산	국내	132	149	151	153	153	152
사천	국내	39	44	44	45	45	44
포항	국내	15	17	17	17	17	17
원주	국내	12	13	13	14	14	14
양양	국제	3	4	5	6	6	7

<기본 시나리오-위축(S3), 만 명>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	39	38	41	44	46	49
	국제	7,270	9,375	11,136	12,392	13,385	14,154
	소계	7,309	9,413	11,177	12,436	13,431	14,203
김포	국내	2,002	2,107	2,177	2,254	2,302	2,361
	국제	426	469	494	507	514	521
	소계	2,428	2,576	2,671	2,761	2,816	2,882
제주	국내	2,641	2,776	2,874	2,979	3,038	3,111
	국제	288	300	311	321	304	296
	소계	2,929	3,076	3,185	3,300	3,342	3,407
청주	국내	233	244	251	260	265	272
	국제	51	67	81	101	121	145
	소계	284	311	332	361	386	417
무안 (통합)	국내	223	237	243	251	255	260
	국제	69	90	108	120	130	138
	소계	292	327	351	371	385	398
여수	국내	88	98	100	101	101	101
울산	국내	113	127	128	130	130	129
사천	국내	33	37	38	38	38	38
포항	국내	13	14	15	15	15	14
원주	국내	10	11	11	12	12	12
양양	국제	3	4	5	6	6	6

② 공항별 여객수요 전망 (예비 시나리오 ①*)

* 불확실성을 고려하여 기본 시나리오의 국제선 변동폭을 확대 적용(±15%)

<예비 시나리오 ①-낙관(S1), 만 명>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	53	51	55	59	63	66
	국제	8,499	11,691	14,384	16,476	18,480	20,210
	소계	8,552	11,742	14,439	16,535	18,543	20,276
김포	국내	2,709	2,851	2,945	3,050	3,115	3,194
	국제	499	587	640	677	714	748
	소계	3,208	3,438	3,585	3,727	3,829	3,942
제주	국내	3,573	3,755	3,888	4,031	4,110	4,209
	국제	337	375	402	427	420	424
	소계	3,910	4,130	4,290	4,458	4,530	4,633
청주	국내	316	330	340	352	359	369
	국제	60	84	106	135	169	208
	소계	376	414	446	487	528	577
무안 (통합)	국내	302	321	329	339	344	351
	국제	81	113	140	161	181	198
	소계	383	434	469	500	525	549
여수	국내	119	133	135	137	137	137
울산	국내	152	171	174	176	176	175
사천	국내	44	50	51	52	51	51
포항	국내	17	20	20	20	20	19
원주	국내	14	15	15	16	16	16
양양	국제	4	5	7	8	8	9

※ 미 표기된 공항(김해(가덕)·대구·새만금)의 경우, 항공수요 불확실성을 고려하여 사전타당성조사·기본계획 수립 등 개별 검토결과를 별도 검증 후 추가 보완 추진

<예비 시나리오 ①-중립(S2), 만 명>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	46	44	48	51	55	58
	국제	7,284	9,476	11,308	12,677	13,928	14,971
	소계	7,330	9,520	11,356	12,728	13,983	15,029
김포	국내	2,355	2,479	2,561	2,652	2,708	2,778
	국제	427	474	502	519	536	552
	소계	2,782	2,953	3,063	3,171	3,244	3,330
제주	국내	3,107	3,266	3,381	3,505	3,574	3,660
	국제	289	303	315	328	316	314
	소계	3,396	3,569	3,696	3,833	3,890	3,974
청주	국내	274	287	296	306	312	320
	국제	52	68	83	103	126	154
	소계	326	355	379	409	438	474
무안 (통합)	국내	262	279	286	295	299	306
	국제	69	91	109	123	136	146
	소계	331	370	395	418	435	452
여수	국내	103	115	117	119	119	119
울산	국내	132	149	151	153	153	152
사천	국내	39	44	44	45	45	44
포항	국내	15	17	17	17	17	17
원주	국내	12	13	13	14	14	14
양양	국제	3	4	5	6	6	7

<예비 시나리오 ①-위축(S3), 만 명>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	39	38	41	44	46	49
	국제	6,180	7,969	9,466	10,536	11,376	12,034
	소계	6,219	8,007	9,507	10,580	11,422	12,083
김포	국내	2,002	2,107	2,177	2,254	2,302	2,361
	국제	362	399	420	431	437	443
	소계	2,364	2,506	2,597	2,685	2,739	2,804
제주	국내	2,641	2,776	2,874	2,979	3,038	3,111
	국제	245	255	264	273	258	252
	소계	2,886	3,031	3,138	3,252	3,296	3,363
청주	국내	233	244	251	260	265	272
	국제	44	57	69	86	103	123
	소계	277	301	320	346	368	395
무안 (통합)	국내	223	237	243	251	255	260
	국제	58	77	92	102	111	117
	소계	281	314	335	353	366	377
여수	국내	88	98	100	101	101	101
울산	국내	113	127	128	130	130	129
사천	국내	33	37	38	38	38	38
포항	국내	13	14	15	15	15	14
원주	국내	10	11	11	12	12	12
양양	국제	3	4	4	5	5	6

③ 공항별 여객수요 전망 (예비 시나리오 ②*)

* 기본 시나리오에 과거 10년간('10~'19)의 예측치-실측치간 차이(비율)를 보정
<예비 시나리오 ②-낙관(S1), 만 명>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	53	51	55	59	63	66
	국제	7,691	10,575	13,015	14,905	16,716	18,283
	소계	7,744	10,626	13,070	14,964	16,779	18,349
김포	국내	2,709	2,851	2,945	3,050	3,115	3,194
	국제	451	531	579	612	646	677
	소계	3,160	3,382	3,524	3,662	3,761	3,871
제주	국내	3,573	3,755	3,888	4,031	4,110	4,209
	국제	305	339	364	387	380	384
	소계	3,878	4,094	4,252	4,418	4,490	4,593
청주	국내	316	330	340	352	359	369
	국제	55	76	96	122	152	188
	소계	371	406	436	474	511	557
무안 (통합)	국내	302	321	329	339	344	351
	국제	73	102	126	145	164	179
	소계	375	423	455	484	508	530
여수	국내	119	133	135	137	137	137
울산	국내	152	171	174	176	176	175
사천	국내	44	50	51	52	51	51
포항	국내	17	20	20	20	20	19
원주	국내	14	15	15	16	16	16
양양	국제	3	5	6	7	8	8

※ 미 표기된 공항(김해(가덕)·대구·새만금)의 경우, 항공수요 불확실성을 고려하여 사전타당성조사·기본계획 수립 등 개별 검토결과를 별도 검증 후 추가 보완 추진

<예비 시나리오 ②-중립(S2), 만 명>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	46	44	48	51	55	58
	국제	7,284	9,476	11,308	12,677	13,928	14,971
	소계	7,330	9,520	11,356	12,728	13,983	15,029
김포	국내	2,355	2,479	2,561	2,652	2,708	2,778
	국제	427	474	502	519	536	552
	소계	2,782	2,953	3,063	3,171	3,244	3,330
제주	국내	3,107	3,266	3,381	3,505	3,574	3,660
	국제	289	303	315	328	316	314
	소계	3,396	3,569	3,696	3,833	3,890	3,974
청주	국내	274	287	296	306	312	320
	국제	52	68	83	103	126	154
	소계	326	355	379	409	438	474
무안 (통합)	국내	262	279	286	295	299	306
	국제	69	91	109	123	136	146
	소계	331	370	395	418	435	452
여수	국내	103	115	117	119	119	119
울산	국내	132	149	151	153	153	152
사천	국내	39	44	44	45	45	44
포항	국내	15	17	17	17	17	17
원주	국내	12	13	13	14	14	14
양양	국제	3	4	5	6	6	7

<예비 시나리오 ②-위축(S3), 만 명>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	39	38	41	44	46	49
	국제	6,976	8,999	10,687	11,896	12,845	13,585
	소계	7,015	9,037	10,728	11,940	12,891	13,634
김포	국내	2,002	2,107	2,177	2,254	2,302	2,361
	국제	409	450	474	486	493	500
	소계	2,411	2,557	2,651	2,740	2,795	2,861
제주	국내	2,641	2,776	2,874	2,979	3,038	3,111
	국제	276	288	298	308	291	285
	소계	2,917	3,064	3,172	3,287	3,329	3,396
청주	국내	233	244	251	260	265	272
	국제	49	65	78	97	116	139
	소계	282	309	329	357	381	411
무안 (통합)	국내	223	237	243	251	255	260
	국제	66	86	103	115	125	132
	소계	289	323	346	366	380	392
여수	국내	88	98	100	101	101	101
울산	국내	113	127	128	130	130	129
사천	국내	33	37	38	38	38	38
포항	국내	13	14	15	15	15	14
원주	국내	10	11	11	12	12	12
양양	국제	3	4	5	5	6	6

4 공항별 화물수요 전망 (기본 시나리오)

<기본 시나리오 - 낙관(S1), 천 톤>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	13.41	14.12	14.64	15.19	15.51	15.89
	국제	4,686.18	5,410.54	6,050.70	6,725.56	7,359.43	7,893.28
	소계	4,699.59	5,424.66	6,065.34	6,740.75	7,374.94	7,909.17
김포	국내	228.16	240.26	249.13	258.41	263.95	270.35
	국제	100.45	114.02	126.39	140.70	155.56	169.44
	소계	328.61	354.28	375.52	399.11	419.51	439.79
제주	국내	313.44	330.06	342.25	354.99	362.61	371.39
	국제	34.62	39.58	44.47	50.19	52.15	55.02
	소계	348.06	369.64	386.72	405.18	414.76	426.41
청주	국내	19.32	20.35	21.10	21.88	22.35	22.89
	국제	6.43	7.86	9.25	10.85	12.48	13.95
	소계	25.75	28.21	30.35	32.73	34.83	36.84
무안 (통합)	국내	19.28	20.30	21.05	21.83	22.30	22.84
	국제	7.76	9.48	11.15	13.08	15.05	16.83
	소계	27.04	29.78	32.20	34.91	37.35	39.67
여수	국내	3.63	3.82	3.96	4.11	4.20	4.30
울산	국내	4.44	4.67	4.85	5.03	5.13	5.26
사천	국내	1.04	1.10	1.14	1.18	1.21	1.23
포항	국내	0.45	0.47	0.49	0.51	0.52	0.53
원주	국내	0.66	0.70	0.72	0.75	0.76	0.78
양양	국제	0.47	0.58	0.68	0.80	0.92	1.03

※ 미 표기된 공항(김해(가덕)·대구·새만금)의 경우, 항공수요 불확실성을 고려하여 사전타당성조사·기본계획 수립 등 개별 검토결과를 별도 검증 후 추가 보완 추진

<기본 시나리오-중립(S2), 천 톤>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	11.66	12.28	12.73	13.21	13.49	13.82
	국제	4,478.75	5,011.18	5,453.43	5,887.85	6,273.37	6,589.36
	소계	4,490.41	5,023.46	5,466.16	5,901.06	6,286.86	6,603.18
김포	국내	198.40	208.92	216.64	224.70	229.52	235.09
	국제	94.56	102.33	108.55	115.12	121.56	127.56
	소계	292.96	311.25	325.19	339.82	351.08	362.65
제주	국내	272.55	287.01	297.60	308.69	315.31	322.95
	국제	32.59	35.52	38.19	41.07	40.75	41.42
	소계	305.14	322.53	335.79	349.76	356.06	364.37
청주	국내	16.80	17.69	18.34	19.03	19.44	19.91
	국제	6.05	7.05	7.94	8.88	9.75	10.50
	소계	22.85	24.74	26.28	27.91	29.19	30.41
무안 (통합)	국내	16.76	17.65	18.30	18.99	19.39	19.86
	국제	7.30	8.50	9.58	10.70	11.76	12.67
	소계	24.06	26.15	27.88	29.69	31.15	32.53
여수	국내	3.16	3.32	3.45	3.57	3.65	3.74
울산	국내	3.86	4.06	4.21	4.37	4.47	4.57
사천	국내	0.91	0.95	0.99	1.03	1.05	1.07
포항	국내	0.39	0.41	0.42	0.44	0.45	0.46
원주	국내	0.57	0.61	0.63	0.65	0.66	0.68
양양	국제	0.45	0.52	0.58	0.65	0.72	0.77

<기본 시나리오-위축(S3), 천 톤>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	9.91	10.44	10.82	11.22	11.47	11.74
	국제	4,449.65	4,956.09	5,357.32	5,690.40	5,962.88	6,181.62
	소계	4,459.56	4,966.53	5,368.14	5,701.62	5,974.35	6,193.36
김포	국내	168.64	177.59	184.14	191.00	195.10	199.82
	국제	93.75	100.77	105.83	109.50	112.69	115.80
	소계	262.39	278.36	289.97	300.50	307.79	315.62
제주	국내	231.67	243.96	252.96	262.39	268.01	274.51
	국제	32.31	34.98	37.24	39.06	37.78	37.60
	소계	263.98	278.94	290.20	301.45	305.79	312.11
청주	국내	14.28	15.04	15.59	16.17	16.52	16.92
	국제	6.00	6.94	7.74	8.44	9.04	9.54
	소계	20.28	21.98	23.33	24.61	25.56	26.46
무안 (통합)	국내	14.25	15.00	15.56	16.14	16.48	16.88
	국제	7.24	8.38	9.34	10.18	10.90	11.50
	소계	21.49	23.38	24.90	26.32	27.38	28.38
여수	국내	2.68	2.82	2.93	3.04	3.10	3.18
울산	국내	3.28	3.45	3.58	3.72	3.80	3.89
사천	국내	0.77	0.81	0.84	0.87	0.89	0.91
포항	국내	0.33	0.35	0.36	0.37	0.38	0.39
원주	국내	0.49	0.51	0.53	0.55	0.57	0.58
양양	국제	0.44	0.51	0.57	0.62	0.67	0.70

⑤ 공항별 화물수요 전망 (예비 시나리오 ①*)

* 불확실성을 고려하여 기본 시나리오의 국제선 변동폭을 확대 적용(±15%)
 <예비 시나리오 ①-낙관(S1), 천 톤>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	13.41	14.12	14.64	15.19	15.51	15.89
	국제	5,389.10	6,222.14	6,958.30	7,734.39	8,463.35	9,077.26
	소계	5,402.51	6,236.26	6,972.94	7,749.58	8,478.86	9,093.15
김포	국내	228.16	240.26	249.13	258.41	263.95	270.35
	국제	115.52	131.12	145.34	161.80	178.89	194.86
	소계	343.68	371.38	394.47	420.21	442.84	465.21
제주	국내	313.44	330.06	342.25	354.99	362.61	371.39
	국제	39.81	45.52	51.14	57.72	59.97	63.27
	소계	353.25	375.58	393.39	412.71	422.58	434.66
청주	국내	19.32	20.35	21.10	21.88	22.35	22.89
	국제	7.40	9.04	10.64	12.48	14.35	16.05
	소계	26.72	29.39	31.74	34.36	36.70	38.94
무안 (통합)	국내	19.28	20.30	21.05	21.83	22.30	22.84
	국제	8.92	10.90	12.83	15.04	17.30	19.35
	소계	28.20	31.20	33.88	36.87	39.60	42.19
여수	국내	3.63	3.82	3.96	4.11	4.20	4.30
울산	국내	4.44	4.67	4.85	5.03	5.13	5.26
사천	국내	1.04	1.10	1.14	1.18	1.21	1.23
포항	국내	0.45	0.47	0.49	0.51	0.52	0.53
원주	국내	0.66	0.70	0.72	0.75	0.76	0.78
양양	국제	0.54	0.67	0.78	0.92	1.06	1.18

※ 미 표기된 공항(김해(가덕)·대구·새만금)의 경우, 항공수요 불확실성을 고려하여 사전타당성조사·기본계획 수립 등 개별 검토결과를 별도 검증 후 추가 보완 추진

<예비 시나리오 ①-중립(S2), 천 톤>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	11.66	12.28	12.73	13.21	13.49	13.82
	국제	4,478.75	5,011.18	5,453.43	5,887.85	6,273.37	6,589.36
	소계	4,490.41	5,023.46	5,466.16	5,901.06	6,286.86	6,603.18
김포	국내	198.40	208.92	216.64	224.70	229.52	235.09
	국제	94.56	102.33	108.55	115.12	121.56	127.56
	소계	292.96	311.25	325.19	339.82	351.08	362.65
제주	국내	272.55	287.01	297.60	308.69	315.31	322.95
	국제	32.59	35.52	38.19	41.07	40.75	41.42
	소계	305.14	322.53	335.79	349.76	356.06	364.37
청주	국내	16.80	17.69	18.34	19.03	19.44	19.91
	국제	6.05	7.05	7.94	8.88	9.75	10.50
	소계	22.85	24.74	26.28	27.91	29.19	30.41
무안 (통합)	국내	16.76	17.65	18.30	18.99	19.39	19.86
	국제	7.30	8.50	9.58	10.70	11.76	12.67
	소계	24.06	26.15	27.88	29.69	31.15	32.53
여수	국내	3.16	3.32	3.45	3.57	3.65	3.74
울산	국내	3.86	4.06	4.21	4.37	4.47	4.57
사천	국내	0.91	0.95	0.99	1.03	1.05	1.07
포항	국내	0.39	0.41	0.42	0.44	0.45	0.46
원주	국내	0.57	0.61	0.63	0.65	0.66	0.68
양양	국제	0.45	0.52	0.58	0.65	0.72	0.77

<예비 시나리오 ①-위축(S3), 천 톤>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	9.91	10.44	10.82	11.22	11.47	11.74
	국제	3,782.20	4,212.68	4,553.73	4,836.83	5,068.47	5,254.41
	소계	3,792.11	4,223.12	4,564.55	4,848.05	5,079.94	5,266.15
김포	국내	168.64	177.59	184.14	191.00	195.10	199.82
	국제	79.69	85.65	89.95	93.08	95.78	98.43
	소계	248.33	263.24	274.09	284.08	290.88	298.25
제주	국내	231.67	243.96	252.96	262.39	268.01	274.51
	국제	27.46	29.73	31.65	33.20	32.11	31.96
	소계	259.13	273.69	284.61	295.59	300.12	306.47
청주	국내	14.28	15.04	15.59	16.17	16.52	16.92
	국제	5.10	5.90	6.58	7.18	7.68	8.10
	소계	19.38	20.94	22.17	23.35	24.20	25.02
무안 (통합)	국내	14.25	15.00	15.56	16.14	16.48	16.88
	국제	6.15	7.12	7.94	8.65	9.26	9.77
	소계	20.40	22.12	23.50	24.79	25.74	26.65
여수	국내	2.68	2.82	2.93	3.04	3.10	3.18
울산	국내	3.28	3.45	3.58	3.72	3.80	3.89
사천	국내	0.77	0.81	0.84	0.87	0.89	0.91
포항	국내	0.33	0.35	0.36	0.37	0.38	0.39
원주	국내	0.49	0.51	0.53	0.55	0.57	0.58
양양	국제	0.38	0.43	0.48	0.53	0.57	0.60

⑥ 공항별 화물수요 전망 (예비 시나리오②*)

* 기본 시나리오에 과거 10년간('10~'19)의 예측치-실측치간 차이(비율)를 보정
<예비 시나리오 ②-낙관(S1), 천 톤>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	13.41	14.12	14.64	15.19	15.51	15.89
	국제	4,840.92	5,589.19	6,250.48	6,947.62	7,602.42	8,153.89
	소계	4,854.33	5,603.31	6,265.12	6,962.81	7,617.93	8,169.78
김포	국내	228.16	240.26	249.13	258.41	263.95	270.35
	국제	103.77	117.79	130.56	145.34	160.69	175.03
	소계	331.93	358.05	379.69	403.75	424.64	445.38
제주	국내	313.44	330.06	342.25	354.99	362.61	371.39
	국제	35.76	40.89	45.94	51.85	53.87	56.84
	소계	349.20	370.95	388.19	406.84	416.48	428.23
청주	국내	19.32	20.35	21.10	21.88	22.35	22.89
	국제	6.64	8.12	9.55	11.21	12.89	14.41
	소계	25.96	28.47	30.65	33.09	35.24	37.30
무안 (통합)	국내	19.28	20.30	21.05	21.83	22.30	22.84
	국제	8.01	9.79	11.52	13.51	15.54	17.38
	소계	27.29	30.09	32.57	35.34	37.84	40.22
여수	국내	3.63	3.82	3.96	4.11	4.20	4.30
울산	국내	4.44	4.67	4.85	5.03	5.13	5.26
사천	국내	1.04	1.10	1.14	1.18	1.21	1.23
포항	국내	0.45	0.47	0.49	0.51	0.52	0.53
원주	국내	0.66	0.70	0.72	0.75	0.76	0.78
양양	국제	0.49	0.60	0.70	0.82	0.95	1.06

※ 미 표기된 공항(김해(가덕)·대구·새만금)의 경우, 항공수요 불확실성을 고려하여 사전타당성조사·기본계획 수립 등 개별 검토결과를 별도 검증 후 추가 보완 추진

<예비 시나리오 ②-중립(S2), 천 톤>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	11.66	12.28	12.73	13.21	13.49	13.82
	국제	4,478.75	5,011.18	5,453.43	5,887.85	6,273.37	6,589.36
	소계	4,490.41	5,023.46	5,466.16	5,901.06	6,286.86	6,603.18
김포	국내	198.40	208.92	216.64	224.70	229.52	235.09
	국제	94.56	102.33	108.55	115.12	121.56	127.56
	소계	292.96	311.25	325.19	339.82	351.08	362.65
제주	국내	272.55	287.01	297.60	308.69	315.31	322.95
	국제	32.59	35.52	38.19	41.07	40.75	41.42
	소계	305.14	322.53	335.79	349.76	356.06	364.37
청주	국내	16.80	17.69	18.34	19.03	19.44	19.91
	국제	6.05	7.05	7.94	8.88	9.75	10.50
	소계	22.85	24.74	26.28	27.91	29.19	30.41
무안 (통합)	국내	16.76	17.65	18.30	18.99	19.39	19.86
	국제	7.30	8.50	9.58	10.70	11.76	12.67
	소계	24.06	26.15	27.88	29.69	31.15	32.53
여수	국내	3.16	3.32	3.45	3.57	3.65	3.74
울산	국내	3.86	4.06	4.21	4.37	4.47	4.57
사천	국내	0.91	0.95	0.99	1.03	1.05	1.07
포항	국내	0.39	0.41	0.42	0.44	0.45	0.46
원주	국내	0.57	0.61	0.63	0.65	0.66	0.68
양양	국제	0.45	0.52	0.58	0.65	0.72	0.77

<예비 시나리오 ②-위축(S3), 천 톤>

구분		2025	2030	2035	2040	2045	2050
인천	국내	9.91	10.44	10.82	11.22	11.47	11.74
	국제	4,302.75	4,792.46	5,180.43	5,502.52	5,766.01	5,977.54
	소계	4,312.66	4,802.90	5,191.25	5,513.74	5,777.48	5,989.28
김포	국내	168.64	177.59	184.14	191.00	195.10	199.82
	국제	90.65	97.44	102.33	105.89	108.97	111.97
	소계	259.29	275.03	286.47	296.89	304.07	311.79
제주	국내	231.67	243.96	252.96	262.39	268.01	274.51
	국제	31.24	33.83	36.01	37.77	36.53	36.36
	소계	262.91	277.79	288.97	300.16	304.54	310.87
청주	국내	14.28	15.04	15.59	16.17	16.52	16.92
	국제	5.80	6.72	7.49	8.16	8.74	9.22
	소계	20.08	21.76	23.08	24.33	25.26	26.14
무안 (통합)	국내	14.25	15.00	15.56	16.14	16.48	16.88
	국제	7.00	8.10	9.03	9.85	10.54	11.12
	소계	21.25	23.10	24.59	25.99	27.02	28.00
여수	국내	2.68	2.82	2.93	3.04	3.10	3.18
울산	국내	3.28	3.45	3.58	3.72	3.80	3.89
사천	국내	0.77	0.81	0.84	0.87	0.89	0.91
포항	국내	0.33	0.35	0.36	0.37	0.38	0.39
원주	국내	0.49	0.51	0.53	0.55	0.57	0.58
양양	국제	0.43	0.49	0.55	0.60	0.64	0.68