



방한 외국인으로 늘어나는 교통 트래픽

국내 인바운드 외국인 증가세

2023년부터 회복 흐름

미국 연준이 2022년 3월을 기점으로 초고속 금리 인상을 시작하면서 글로벌 자산 시장이 리셋된다. 특히 코로나19 발원지라는 비판 속 엄격한 거리두기 정책을 시행한 중국은 리오프닝에 어려움을 겪게 된다. 2022년 10월 글로벌 통화량(M2)이 바닥을 찍고 반등하는 시점에 맞춰 시진핑 정부는 Zero Covid 정책을 폐지하고, 2023년부터 글로벌 해외여행 확대 흐름에 동참한다. 글로벌 공항 트래픽 데이터 기준으로 봐도 2023년부터 여행객들의 수가 늘기 시작한 것이 확인된다.

국내의 경우 방역과 거리두기 실행력이 우수해 2022년부터 리오프닝 기조로 돌아섰고, 일본인 관광객의 방문이 많아진다. 그러나 코로나19 이전 기준 국내 관광객의 35%로 큰 비중을 차지한 중국인들의 방한은 크게 늘지 못한다. 그 이유는 크게 3가지였는데, 첫 번째는 2023년도에도 중국 코로나19 확진자수가 증가하면서 중국인의 국내 입국에 대한 한국 여론이 좋지 못했다. 중국 내에서도 이런 점을 잘 알고 있었고, 방한에 코로나19 예방접종증명서 등이 요구되면서 한국 여행에 대한 부담이 있던 환경이었다.



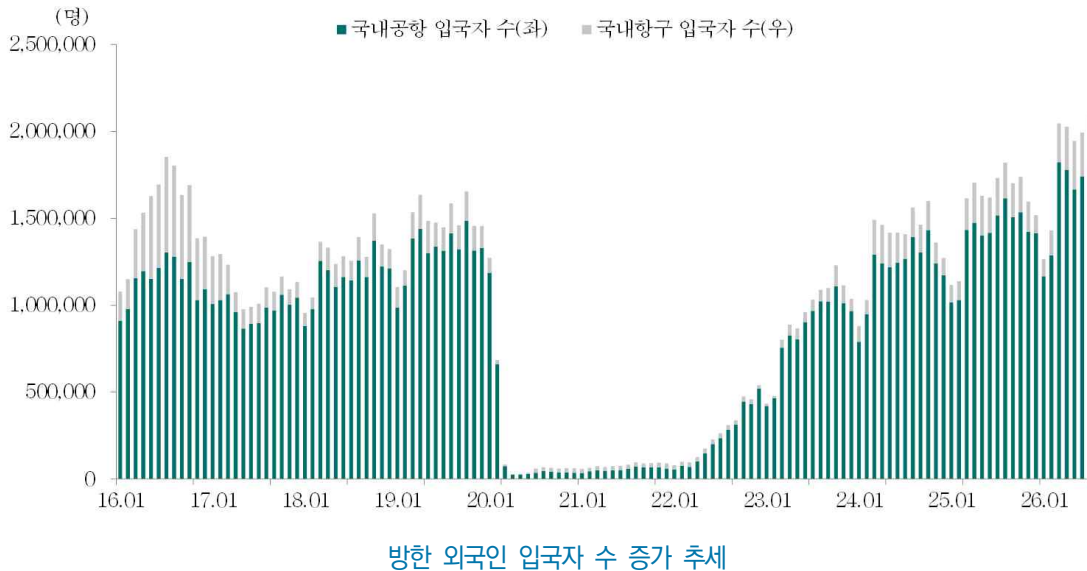
하나증권 리서치센터
미래산업/미드스몰캡
박 찬 술 연구위원

두 번째는 항공편이 제한되었던 것인데, 코로나19 기간 많은 중국 승무원들이 일자리를 잃게 되면서 인력 수급 이슈로 2019년에 해당하는 수준으로 빠른 (항공편 증편)회복이 쉽지 않았다. 2023년 초부터 중국 항공사들은 본격적인 승무원 신규 채용을 시작하고, 1.5년간의 의무 항공안전교육을 한다. 승무원수를 감안한 한-중 노선 증편에 따라 2024년 하반기부터 국내로 입국하는 중국인들의 수가 2019년 하반기 수준으로 회복한다(한-중 노선을 국가 간 1:1 비율로 증편). 세번째는 경기의 부진이다. 중국에서 공장 가동률이 2023년부터 회복하기 시작하면서, 전체적인 경기 회복과 여행 수요 증가에 시간이 필요했다는 판단이다.

외국인 입국 vs. 내국인 출국

2026년 외국인 관광객수는 2019년 대비 월에 따라 +35~55% 높은 수준으로 유입되고 있다. 2026년에는 3월부터 한국 방문객이 전년 대비 크게 늘었다. BTS가 정규 5집을 발표하고 서울 광화문에서 컴백 공연을 열면서 2월 대비로도 +40.0% 정도 늘었다. 총 소비 기준으로 봐도 2026년 8월 연초부터 누적 기준으로

보면 전년 대비 +48.5% 늘었다. 다만 내국인의 출국도 현재 매우 활발한데, 출국자는 2026년 연간 3천만명이 넘을 것으로 추정된다. 외국인 입국자는 지난 12개월 동안 2천만명 조금 넘게 입국했는데, 1천만명이라는 차이가 크기 때문에 정부는 더 많은 외국인을 유치할 수 있는 교통 인프라 관리에 들어갔다.



입국은 주로 항공기와 크루즈로

인바운드 고객은 주로 인천공항, 제주/서귀포항, 부산항 통해 입국

외국인 관광객은 주로 인천공항을 통해서 입국한다. 일부는 크루즈로 입국하며, THAAD 사태 이전에는 제주항구를 통해서 주로 중국인이, 코로나19 이후로는 부산항을 통해서 일본인이 많이 입국해왔다(지난 1년간 공항 입국자는 89%, 항구 입국자는 11% 수준). 2027년 7월까지의 연간 누적 기준으로 작년 대비 입국자 증가율은 공항 +39.6%, 항만 +8.8%를 기록 중이다.

공항: 외국인이 입국하는 공항은 인천공항, 김해공항, 김포공항, 제주공항, 기타로 구분이 가능하다. 이 중에서 인천공항의 비중은 전체 입국자 중 64%를 차지하고 있다.

항구: 외국인이 입국하는 주로 이용하는 항구는 부산항, 인천항, 제주항이 있다. 이중 주로 부산항을 통해서 입국하며, 전체 입국자 중에서 3%의 비중이다.

입국자를 늘리기 위해서는 항공, 크루즈 증편이 중요

현재 한국을 방문하는 외국인의 국적 Top5는 중국(홍콩), 일본, 대만, 미국, 싱가포르다. 중화권이 44%, 일본이 17% 수준이다. 현재는 특히 중국인 수가 크게 늘고 있는 국면으로 중국 노선의 증편 계획이 중요하다. TOP5 국가 중에서 중국(홍콩) 입국자수는 환율, 거리, 인구 등을 놓고 볼 때 기타 국가 대비 더 빠르게 늘어날 수 있는 환경이다.

2026년 8월 기준으로 THAAD 이전 수치를 겨우 회복한 수준밖에 안된다(한-중 항공편 평균 탑승률은 85% 수준). 이에 맞춰 한중 양국은 2026년 5월, 2019년 이후 7년 만에 운수권 확대에 합의했다. 여객 운수권은 앞으로 주 608회에서 주 664회로 56회 늘어나게 되는데, 특히 인천-상하이, 인천-광저우 노선 등 기존에 운수권을 모두 사용하고 있던 라인들에 증편도 이루어졌다.

부산, 청주 등 국내 지방 공항과 중국 광저우, 청두, 선전, 충칭, 쿤밍, 시안, 우루무치, 하얼빈, 선양, 옌지 등 10개 도시를 연결하는 지방 공항 전용 운수권도 주 14회 늘어난다. 국토부는 이번 운수권을 하반기에 배분한다. 현재 한국으로 오는 항공기의 탑승률과 노선 확대를 감안하면 2027년에 올해 대비 약 20% 정도 더 많은 중국인이 입국할 수 있는 CAPA를 준비하고 있다고 보면 된다.

일본의 경우에도 계속 방한이 늘 가능성이 높아 보인다. 최근 불확실한 글로벌 정세 속 하나의 경제 공동체 가능성을 모색하는 한국과 일본은 서로의 항공 노선을 촘촘히 연결하고 있다. 먼저 엔저 영향으로 국내에서 일본으로 나가는 여행객이 크게 증가했다. 여기에 고유가와 중일 관계 악화(일본 다카이치 총리의 대만 유사시 개입 발언) 영향으로 일본도 한국으로 향하는 노선을 확대하며 방한 일본인 관광객수가 증가하고 있다.

정기편 운항 횟수는 주당 1,200~1,400회 정도로 추정되며, 계속 증가할 가능성이 있다. 글로벌 항공 데이터 기업 OAG의 26년 7월 (공급 예정 좌석 노선수 기준)발표에 따르면 인천-도쿄 나리타 노선과 인천-오사카 간사이 노선이 전 세계 항공 노선 중 각각 2위, 3위를 기록했다(1위는 홍콩-타이베이). 전 세계 수많은 노선 중에서 얼마나 한일 교류가 활발한 것인지 보여주는 사례다. 1-7월 기준 한국으로의 일본인 입국자는 25년 YoY +15%, 26년 +19%로 가속도가 붙고 있다는 것이 확인된다. 27년에도 입국자수 증가가 기대되는 상황이다(일본인은 24년에 이미 코로나19 이전 수준을 넘어섬).

현재 비수도권 지방 공항(청주, 대구, 김해, 제주 등)에서 해외 노선을 확대하고 있는 추세로 국내 입국하는 외국인의 약 20%는 지방 공항을 통해서 입국하고 있다. 현재 수도권 대비 지방 공항의 방한객 대비 2.4배 정도의 속도로 늘고 있는데, 앞으로도 외국인 입국자 규모를 계속 늘려갈 예정이다.

크루즈의 경우에도 증편이 진행 중이다. 26년에 세우고 있는 연간 계획은 승객 입항 기준으로 부산항 99만명, 인천항 22만명, 제주 30만명, 서귀포 100만명, 속초 1만명, 여수 1.7만명, 기타 2,600명으로 총합 255만명 수준(25년 160만명)이다. 하지만 지난 12개월간 메이저 항구 제주도/서귀포/부산 입항 실적은 각각 19.2만명, 73.1만명, 45.3만명이다. 제2차 크루즈산업 육성 기본계획(23-27년 해양수산부 계획 23.01

발표)에 따르면 크루즈 여행객 50만명 유치가 기존 목표였다. 현재 그 수준을 이미 뛰어 넘어 새로운 목표치가 필요해 보이는 상황이다. 현재 부산항은 2030년까지 단독으로 100만명 입항할 수 있는 CAPA를 갖추는 것을 목표로 하고 있다.

종합해 보면 외국인들이 공항, 항구 입국자가 9:1 정도의 비율로 확대하고, 공항 입국할 수 있는 CAPA를 내년까지 +20% 증가시키는 것이다. 또 항구로 입국하는 인원은 250만명으로 빠르게 키워 9:1 수준의 비율을 유지하는 방향을 설정하고 있다.

한-중 운수권 증대 노선별 합의 상세 내용(26년 5월)

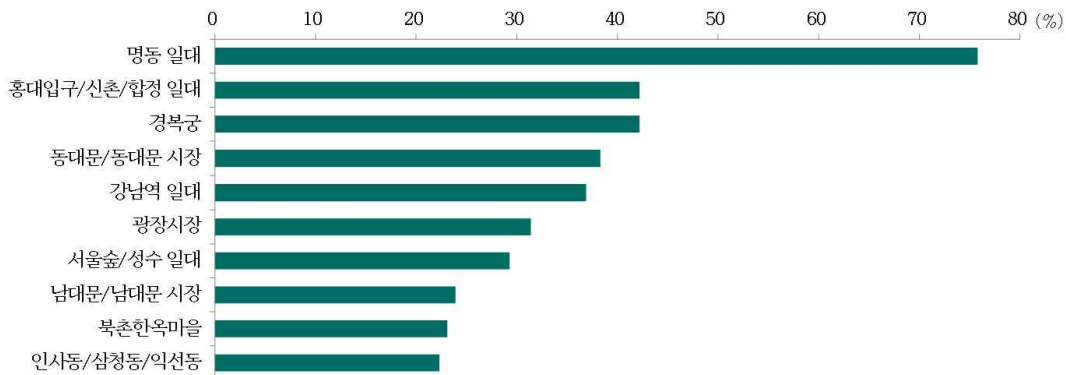
여객 노선	기존	증대
인천-베이징	주45회	주52회
인천-상하이	주56회	주63회
인천-광저우	주21회	주28회
인천-다롄	주21회	주28회
인천-청두	주14회	주21회
인천-하얼빈	주14회	주21회
한국 지방 공항-중국 베이징/상하이 외 도시	주87회	주101회

방한 외국인을 서울 외 지역으로 분산 노력

정부는 28년 외국인 3,000만명 유치 목표

가장 최근 발표된 외국인 방문객 데이터는 26년 7월 기준인데, 한 달에 209만명이 방문했고, 2019년 7월 대비 +44.6% 증가한 수준으로 3분기 들어 외국인의 유입 속도가 더 빨라지는 모습이다. 한국 정부는 2025년 9월 국무회의에서 2030년까지 외국인 관광객 3천만명 유치를 국정과제로 채택했다. 목표는 2026년 2월 대통령 주재 국가관광전략회의에서 2029년으로 앞당겨졌으며, 한국관광공사 박성혁 사장(약 24개월 공백을 끝내고 2026년 1월 7일 취임)은 2028년에 조기 달성하겠다는 목표를 제시했다(26년 2.2천만명, 27년 2.6천만명 목표).

외국인 방문 서울 인기지역 TOP 10



서울, 숙박시설 부족 → 지방으로 수요 확대할 필요

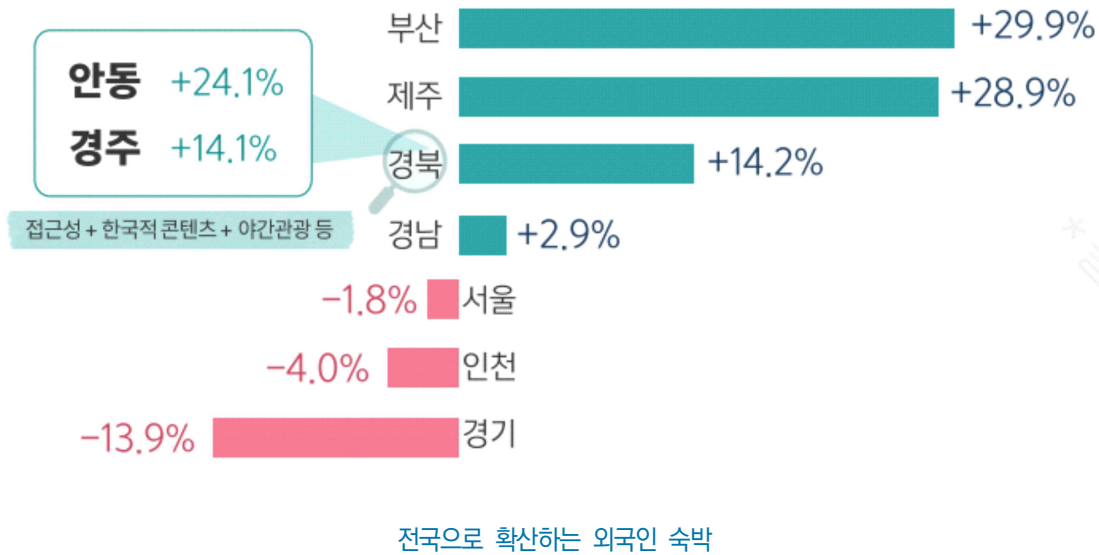
2025년 기준으로 국내 22.6만개의 객실(호텔, 호스텔, 콘도 등)이 있다고 추정된다. 2019년 대비 약 +10% 증가한 수치이며, 대부분 호스텔 형태의 객실이 증가했다. 관광객이 19년 대비 26년 약 30~40% 늘어난 것을 감안하면 앞으로는 숙박 시설이 턱없이 부족할 것으로 본다. 22.6만 객실 중 27% 정도가 서울에 있는데, 현재 서울의 메이저 호텔의 OCC는 평균 85% 수준으로 사실상 계절성이 있는 숙박업 특성을 감안할 때 이미 최대치라고 봐도 무방하다. 이에 따라 정부는 경기/강원/인천 등 서울 인접 지역과 부산/경주/전주/여수/제주 등 지역으로 관광객 수요를 분산시킬 계획을 갖고 있다.

실제로 방한 외국인인 항공, 철도로 수도권 외 지역으로 향하고 있다. 국내 국제 공항 8곳(인천, 김포, 김해, 제주, 무안, 양양, 청주, 대구) 중에서 수도권 외 지역인 무안/제주/청주/대구 공항 2026년 상반기 입국 방한객 전년 동기 대비 증가율은 청주 +109.1%, 김해 +46.6%, 제주 +37.3%, 대구 +2.6%를 기록했다. 한국관광공사는 각 공항에 대한 지역별 전략을 청주(입국자 성장률 유지와 대만 외 입국 국가 다양화), 대구(공급과 수요 모두 확대), 김해(지역 거점 유지 및 강화), 제주(중국 외 시장 확대) 등으로 제시했다.

코레일에 따르면 외국인 철도 이용객은 25년 606만명으로, 24년 550만명 대비 증가했다. 방한 외국인 약 1/3 정도가 한국 철도를 이용한 것이다. 서울역/부산역이 압도적인 비중을 차지했는데, 서울에서 대전/전주/강릉/경주로 향하는 외국인 관광객도 최근 많아지는 추세다. 외국인들을 대상으로 철도 교통 서비스 품질을 높이기 위해서 전국 148개 역에 해외 카드 결제가 가능한 자동 발매기를 설치하고, 코레일톡 등 티켓 예매앱에도 7개국 언어를 사용할 수 있도록 기능을 확대했다.

2025년 서울 주요 관광명소 외국인 관광객 방문 특성

명소	2025년 외국인 관광객 일평균 유동인구(명)	전년 대비(%)	전체 유동인구 대비 비중(%)	전년 대비 증감(%p)	주요 방문 국가(권역)
명동 일대	100,910	9.8	47.1	5.6	일본, 중국, 아시아(비무슬림)
N서울타워(남산)	57,370	9.8	55.7	7.7	일본, 중국, 아시아(비무슬림)
삼성역·코엑스	46,813	9.7	26.4	5.5	아시아(비무슬림), 일본, 중국
강남역 일대	41,210	9.3	8.7	1	일본, 아메리카, 중국
홍대 일대	40,213	10.5	9.0	0.9	대만, 중국, 아시아(비무슬림)
남대문시장	30,132	9.9	28	-0.2	일본, 중국, 아시아(비무슬림)
DDP	20,871	12.1	19.6	2	중국, 대만, 일본
북촌한옥마을	6,191	9.8	12.2	1.8	아시아(비무슬림), 중국, 대만
경복궁	4,235	10.2	16.9	-0.3	아시아(비무슬림), 중국, 일본
서울숲 성수동	3,701	10.1	1.9	0.2	중국, 일본, 아시아(비무슬림)
광장시장	3,202	10.4	7.6	1.5	중국, 일본, 아시아(비무슬림)



외국인의 이동에 도움 주는 기술 인프라

검색 솔루션 - 생성형AI

외국인들이 가장 흔하게 사용하는 관광테크는 생성형AI다. 주로 Chatgpt, Gemini, Deepseek 등을 통해 한국에 도착 후 검색을 통한 새로운 관광 계획을 세운다. 국내 여행 외국인 중에서 약 70%가 생성형 AI를 사용했으며, 가볼 만한 곳, 여행지 추천 및 비교, 일정 코스 동선 추천 등을 많이 이용했다.

교통 결제 솔루션 - 티머니/카카오톡

티머니는 글로벌 결제 브랜드 및 국내 카드사와 협력해 국제표준 EMB 기반 오픈루프 대중교통 결제 시스템을 구축한다. EMV는 유로페이, 마스터카드, 비자에서 출발한 국제 표준 결제 규격이며, 협약으로 방한 외국인이 국내 대중교통을 이용할 때 해외에서 사용하던 카드를 이용할 수 있게 된다. 티머니는 26년 말까지 시스템 개발 및 통합 테스트를 진행하고 27년을 시작으로 서울 시내버스, 인천버스, 공항버스 등에 EMV 결제 서비스를 단계적으로 적용하게 된다.

또 카카오톡모빌리티는 K-Ride라는 서비스를 출시해 외국인도 카카오톡 서비스 이용을 가능하게 했다. 4개 언어(영어, 중국어 번체/간체, 일본어)를 지원하며 택시 호출 서비스의 경우 번역을 제공해 앱 내 자국어 채팅이 가능하다. 외국인이 불편했던 결제 문제를 해결하기 위해서 여러 해외 카드사/모바일페이 업체들과 협력해 외국인들의 기존 결제 방식으로 앱 사용을 가능하게 했다.

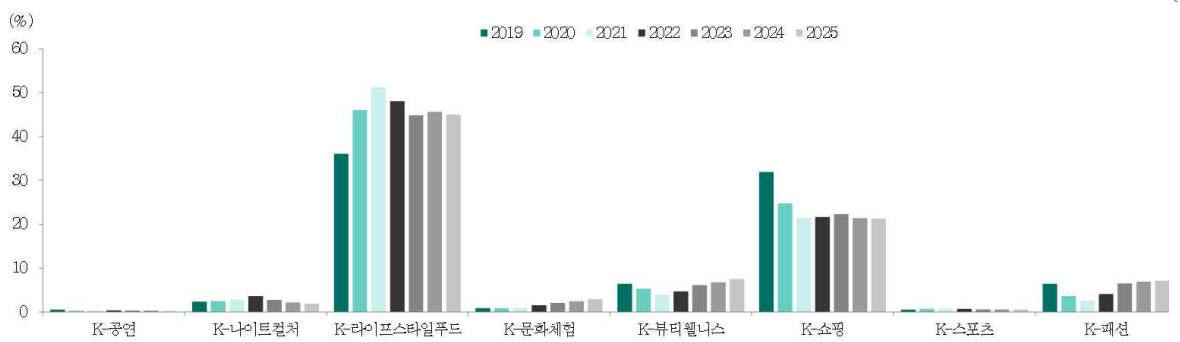
집 배송 서비스 - 굿럭컴퍼니

해외 여행객들의 집 이동 서비스를 제공한다. 한국에 방문하는 K-Pop 팬들의 경우 입국 후 공연장으로 바로 가거나, 출국 당일에 여러 장소를 방문하는 경우가 많은데, 항공 체크인/아웃 전에 캐리어를 보관/이동해주는 서비스를 제공한다. 여행객의 집을 공항/호텔/에어비앤비/게스트하우스 등 주요 거점 간 배송하는 서비스를 확대해 나가고 있다.

인바운드 외국인 관광객 증가는 기업의 새로운 기회

현재 국내 내수 시장은 인구 감소와 싸우고 있다. 물론 1991-1995년생(1986-1990 대비 약 10% 많은 인구)들의 혼인적령기 진입과 코로나19로 지연된 결혼식 등으로 앞으로도 3년간 출생아수가 증가하며 2030년까지는 한국인 인구가 어느 정도 유지될 수 있다.

그러나 그 이후로는 외국인의 유입이 국내 인구를 지탱하는 데 가장 큰 영향을 미칠 것으로 보고 있다. 이에 따라 기업체들은 외국인 인바운드 고객에 대한 관심이 높으며 여러 외국인 대상 서비스를 출시하려고 노력 중이다. 향후 내수 관련해서 대부분의 신규 성장은 외국인이 만들어 낼 가능성이 높기 때문이다. 특히 해외 수출에 여러 부담이 있었던 중소/중견 기업들에게 국내에서도 외국인 상대로 글로벌 경험을 쌓고 국내 시장 데이터만으로도 해외에서 검증을 받아 해외 진출까지 노력 볼 수 있는 환경이 조성될 것이라는 점이 긍정적이다.



외국인 한류 소비 건수 비율 업종별 추이