

F1 인천 그랑프리  
기본구상 및 사전타당성 조사

2026. 2.

수행기관 : 한국산업개발연구원



# 제 출 문

인천광역시장 귀하

본 보고서를 “F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사”의 최종성과품으로 제출합니다.

2026년 2월

한국산업개발연구원  
원 장 백 훈



# 2026

인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

수행기관 : 한국산업개발연구원



인천광역시  
Incheon Metropolitan City

---

# 2026

인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

---

---

# 목 차

I. 과업개요 .....	1
1. 과업 배경 및 목적 .....	3
2. 과업의 범위 .....	4
II. F1 그랑프리 이해 .....	5
1. F1 개요 .....	7
2. F1 그랑프리 구조 .....	9
3. 해외 유치 동향 .....	12
III. 환경 및 여건 분석 .....	17
1. 현황 분석 .....	19
2. 관련 법규 검토 .....	28
IV. 사례분석 .....	33
1. 국내 사례 .....	35
2. 해외 사례 .....	37
V. 경주장 디자인 계획(안) .....	39
1. 경주장 디자인 기본방향 .....	41
2. 대상 후보지 검토 .....	45
3. 대상지 입지평가 .....	49
4. 경주장 디자인 마스터 플랜 및 계획(안) .....	56
5. 경주장 관련 법규 검토 .....	64

VI. 운영기본방안 수립 .....	67
1. 기본방향 설정 .....	69
2. 운영전략 수립 .....	70
3. 대회 운영계획(안) .....	73
VII. 사업추진방안 수립 .....	77
1. 사업추진구조 .....	79
2. 운영주체 설정 .....	85
3. 재정지원 방안 .....	90
4. 사업추진절차 .....	92
VIII. 사전 타당성 조사 .....	95
1. 사업타당성 조사 개요 .....	97
2. 재무·경제적 분석 .....	117
3. 환경·정책적 분석 .....	138
4. 분석결과 종합 .....	152
IX. 정책적 제언 .....	155
1. 결론 .....	157
2. 정책적 제언 .....	165



# 제1장 과업개요

F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사

---

# 2026

인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

---

# 1. 과업 배경 및 목적

## □ 과업의 명칭

- F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사<sup>1)</sup>

## □ 과업의 배경 및 목적

- 인천광역시는 메가 스포츠 이벤트 유치를 통하여 세계적으로 도시 위상을 강화하고, 「Global Top10 City Incheon」 실현을 위한 획기적 전환점을 마련할 필요가 있음.
- 최상위 수준의 국제 모터스포츠 대회인 F1 그랑프리 유치함으로써 모터스포츠 산업의 육성과 교류를 확대하고, 이에 따른 시너지 효과를 통하여 도시 경쟁력 제고 및 지역 경제 활성화에 기여하고자 함.
- 본 연구는 인천광역시의 F1 그랑프리 유치를 위하여 기본구상 및 공간계획, 총사업비 추정 등 사업 추진 방향을 설정하고, 사업 기본여건 조성 및 시행을 위한 기초자료를 확보하는 것을 목적으로 함.



1) 'F1 인천 그랑프리'는 정식 대회명이 확정되기 전의 가칭으로 'F1 인천 그랑프리'를 의미하며 이하 'F1 인천 그랑프리'로 표기함.

## 2. 과업의 범위

### □ 시·공간적 범위

- 기준연도 : 2025년
- 분석개시 : 2028년(Y)
- 분석종료 : 운영대안 A안(2033년 Y+5), 운영대안 B안(2035년 Y+7)

### □ 공간적 범위

- 협의적 범위 : 인천광역시 관내(경제자유구역 포함)
- 광의적 범위 : 인천광역시

### □ 내용적 범위

| 표 I-1. 내용적 범위

구분	주요 내용
F1 그랑프리 이해	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (F1 그랑프리 구조) F1 그랑프리 운영·수익·지배 구조</li> <li>▪ (해외 유치 동향) 남아프리카공화국, 태국, 튀르키예 등 F1 그랑프리 해외 유치 동향</li> </ul>
환경 및 여건 분석	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (현황 분석) 인천광역시 일반 현황 및 개최 여건, 국내 관광 및 모터스포츠 현황</li> <li>▪ (관련 법규 검토) 「포물러원법」, 「평창올림픽법」, 「국제경기대회법」 등</li> </ul>
사례 분석	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (국내 사례) F1 코리아 그랑프리 및 기타 국제경기대회·행사</li> <li>▪ (해외 사례) 오스트레일리아, 싱가포르, 캐나다 등 해외 F1 그랑프리</li> </ul>
경주장 디자인 계획(안)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (경주장 디자인 기본방향) F1 인천 그랑프리 경주장 디자인 기본방향 설정</li> <li>▪ (대상지 입지평가) 대상후보지 선정, 입지평가 기준 설정, 입지평가 결과 도출</li> <li>▪ (경주장 디자인 마스터 플랜 및 계획(안)) 사업대상지 분석, 마스터 플랜</li> </ul>
운영기본방안 수립	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (기본방향 설정) 관련 계획 검토, 슬로건, 비전 및 미션 등 기본방향 설정</li> <li>▪ (운영전략 수립) SWOT 식별 및 전략, 전략체계(안) 수립</li> <li>▪ (대회 운영계획(안)) 미디어, 숙박, 교통, 안전·의료, 부대사업, 관광연계</li> </ul>
사업추진방안 수립	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (사업추진구조) 사업모델 도출, 민관협력구조 분석, 운영주체 설정</li> <li>▪ (사업추진절차) 재정지원 방안, 사업추진절차 및 주요사항</li> </ul>
사전 타당성 조사	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (재무·경제) 수요추정, 사업비산정, 영업매출, 사회적 편익 고려 재무·경제성 분석 수행</li> <li>▪ (환경·정책) 사업추진 여건, 정책 효과, 지역균형발전 분석 포함 정성적 분석 수행</li> </ul>



## 제2장 F1 그랑프리 이해

F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사

---

# 2026

인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

---

# 1. F1 개요

- Formula 1은 국제자동차연맹(Federation Internationale de l'Automobile, FIA)에서 주관하고 F1 그룹(Formula One Group, FOG)이 상업적 권리를 소유한 국제 자동차 경주 대회로 정식 명칭은 FIA Formula One World Championship이고, 약칭 명칭은 Formula 1, F1을 사용함.
  - F1은 기술, 속도, 상업적 가치 측면에서 모터스포츠 중 가장 큰 대회로 자동차 경주를 주로 하는 스포츠 대회로 시작하여 현재는 자동차 산업, 미디어, 관광, 도시 브랜딩이 결합된 종합 엔터테인먼트의 형태로 발전함.
- F1 월드 챔피언십은 매년 전 세계 주요 도시와 국가를 순회하며 개최되는 다수의 그랑프리(Grand Prix)로 구성되며, 각 그랑프리는 단일국가 또는 도시 단위의 대형 국제 이벤트로 운영됨.
- F1은 2025년 기준 1년간 24개 도시에서 그랑프리가 개최되고 있으며, 그랑프리가 개최되는 도시는 각 그랑프리의 계약기간 및 상황 등에 따라 변경됨.
  - 개최도시는 FOG와의 계약을 통해 개최권을 확보하여 이를 기반으로 레이스 운영, 마케팅, 관광 프로그램 등을 추진함.
- F1 그랑프리는 약 5km 내외의(4km~7km) 서킷을 반복 주행하여 총 2시간 이내 305km 이상 주행하여 최종 순위를 가리며, 서킷 유형은 상설 서킷·시가지 서킷으로 구분할 수 있음.
  - 상설 서킷 : 자동차 및 오토바이 등의 경주를 위해 조성한 전용 경기장
  - 시가지 서킷 : 기존에 조성된 일반 도로 등을 개량하여 그랑프리 기간 동안 한시적으로 활용하여 임시로 조성하는 경기장
- F1 그랑프리는 일반적으로 주말 동안의 낮에 진행되며, 2025년 기준 전체 24개 그랑프리 중 4개 그랑프리는 야간에 진행됨.
- F1 그랑프리는 규정에 따라 주행 시간을 제한하므로 그랑프리 기간 동안 총 주행 시간은 연습주행(3시간), 예선(45분), 본선(2시간 미만)으로 일 평균 약 2시간 미만임.

표 II-1. F1 그랑프리 개최 현황(2025년)

대회명	국가	도시	서킷	최초 개최년도	계약 종료기간	비고
호주 그랑프리	호주	멜버른	앨버트 파크 그랑프리 서킷	1985	2037	시가지서킷
중국 그랑프리	중국	상하이	상하이 인터내셔널 서킷	2004	2030	스프린트개최
일본 그랑프리	일본	스즈카	스즈카 서킷	1976	2029	
바레인 그랑프리	바레인	사키르	바레인 인터내셔널 서킷	2004	2036	나이트레이스
사우디아라비아 그랑프리	사우디아라비아	제다	제다 코니쉬 서킷	2021	2030	시가지서킷, 나이트레이스
마이애미 그랑프리	미국	마이애미	마이애미 인터내셔널 오토드롬	2022	2041	시가지서킷, 스프린트 개최
에밀리아로마냐 그랑프리	이탈리아	이몰라	아우토드로모 인테르나치오날레 엔초 에 디노 페라리	2020	2025	
모나코 그랑프리	모나코	몬테카를로	서킷 드 모나코	1950	2035	시가지 서킷
스페인 그랑프리	스페인	몬트멜로	서킷 데 바르셀로나-카탈루냐	1951	2026	
캐나다 그랑프리	캐나다	몬트리올	서킷 질 빌뇌브	1967	2035	시가지 서킷
오스트리아 그랑프리	오스트리아	슈필베르크	레드불링	1964	2041	
영국 그랑프리	영국	실버스톤	실버스톤 서킷	1950	2034	
벨기에 그랑프리	벨기에	스타벨로	서킷 드 스파-프랑코르샹	1950	2031	스프린트 개최
헝가리 그랑프리	헝가리	모조로드	헝가로링	1986	2032	
네덜란드 그랑프리	네덜란드	잔드보르트	서킷 잔드보르트	1952	2026	
이탈리아 그랑프리	이탈리아	몬차	아우토드로모 나치오날레 몬차	1950	2031	
아제르바이잔 그랑프리	아제르바이잔	바쿠	바쿠 시티 서킷	2017	2030	시가지서킷
싱가포르 그랑프리	싱가포르	싱가포르	마리나 베이 스트리트 서킷	2008	2028	시가지서킷, 나이트레이스
미국 그랑프리	미국	오스틴	서킷 오브 디 아메리카스	1959	2034	스프린트개최
멕시코 그랑프리	멕시코	멕시코시티	아우토드로모 에르마노스 로드리게스	1963	2028	
브라질 그랑프리	브라질	상파울루	아우토드로무 주제 카를루스 파시	1973	2030	스프린트개최
라스베이거스 그랑프리	미국	라스베이거스	라스베이거스 스트립 서킷	2023	2027	시가지서킷, 토요일레이스, 나이트레이스
카타르 그랑프리	카타르	알 다옌	루사일 인터내셔널 서킷	2021	2032	스프린트개최
아부다비 그랑프리	아랍에미리트	아부다비	야스 마리나 서킷	2009	2030	

자료 : <https://www.formula1.com/>.

<https://www.nytimes.com/athletic/6425951/2025/06/14/las-vegas-agrees-two-year-formula-one-contract-extension-through-2027/>.

<https://www.chicanef1.com/list.pl?who=o&nc=0>.

<https://8w.forix.com/6thgear/gp-yby.html>.

<https://www.premier.vic.gov.au/melbourne-formula-1-drivers-seat-until-2037>.

주. 최초 개최년도는 해당 그랑프리가 개최된 첫 년도로, 각 대회의 상황에 따라 일시적으로 개최가 중단된 이후 재개된 경우가 다수 있음.

## 2. F1 그랑프리 구조

### □ 운영 구조

- F1 그랑프리 대회는 FOG, FIA, 프로모터, 호스트 등이 역할을 분담·수행하여 이루어지며, FOG는 미디어 중계와 대회 간 물류 및 일정 조정, FIA는 대회의 관리·감독 및 경기 운영, 프로모터(Promoter)는 대회 행사의 운영 전반을 담당함.
  - FOG
    - 중계 및 미디어 제작 : 방송중계 및 미디어 배포
    - 일정 및 물류 : 경기 일정에 따른 물류의 운송 계획 및 비용
  - FIA
    - 규정 집행 : 차량 규정 점검, 규정 위반 심의 및 페널티 부과
    - 경기 운영 : 레이스 디렉터 및 스투어드 임명, 경기 중 의사결정
  - 프로모터
    - 행사 운영 전반 : 티켓판매, 현지 마케팅, 관중 안전, 부대행사 및 대회 시설 운영, 이벤트 개최
- 이 중 프로모터는 FOG와 개최권의 계약을 포함한 전반적인 대회의 개최 및 운영을 담당하며, F1 그랑프리가 개최되는 도시 또는 국가는 일반적으로 호스트(Host)라는 표현을 사용함.
- 일반적으로는 프로모터와 호스트가 서로 구분되나 일부 그랑프리의 경우 호스트(중앙정부 또는 지방정부)가 프로모터를 설립 또는 출자하는 경우도 존재함.
  - 프로모터 : FOG와 계약을 통해 개최권을 획득하고 운영 및 재정 리스크를 부담하는 F1 그랑프리 대회의 주최자임.
    - 개최권 계약, 대회 운영, 이벤트 기획, 마케팅 등 직접적인 대회 수행 역할
    - 개최권의 계약 : FOG와 직접적인 계약을 통해 개최권료(Sanction Fee)를 FOG에 지불, 개최권을 부여받음.
    - 민간, 공공, 민간-공공합작 등 다양한 형태 존재
  - 호스트 : F1 그랑프리가 개최되는 도시 또는 국가로 장소·행정적·재정적 지원 역할을 수행함.
    - 그랑프리에 따라 다양한 형태의 지원 방법 존재

## □ 수익 구조

- F1 그랑프리 상업권은 기본적으로 FOG에서 보유하고 있으며, FOG는 각 그랑프리 프로모터와 개최권 계약을 통해 프로모터에게 그랑프리 개최권과 함께 및 상업적 권리의 일부를 부여함.
- F1의 비즈니스 모델은 Liberty Media에 인수되기 전과 후 수익 구조에서 일부 변화가 있었으며, 기존 비즈니스 모델의 수익 구조는 주로 중계권료, 광고료, 개최권료 및 일부 티켓 수익 공유였으나 Liberty Media 인수 이후 기존 수익 구조에서 미디어 분야의 수익이 확장됨.
- 기존 미디어 분야 수익 구조는 각 나라별, 지역별 미디어 회사에 중계권료 판매를 통해 발생하는 형태였으나, Liberty Media 인수 후, 기존 지역 미디어 회사에 대한 중계권료 판매 수익과 함께 자체적인 F1 TV라는 플랫폼을 통해 전 세계 팬들에게 직접 스트리밍 서비스를 제공하고 Amazon Web Service와 제휴한 각종 실시간 데이터를 제공함.
- 또한 동영상 중계를 통한 수익 외에도 각종 SNS와 OTT 서비스 등을 통한 수익모델을 개발하여 수익모델의 다변화 및 전 세계의 다양한 팬들에 접근성을 확보하는 형태로 비즈니스 모델을 확장함.
- 2024년 기준 FOG의 총수익은 개최권료 수익(29%), 중계권료 수익(33%), 스폰서십(19%), 기타 수익(19%) 등으로 구성됨.<sup>2)</sup>
  - 레이스 프로모션 수익: 약 10억달러(29%)
  - 미디어 권리 수익 : 약 11억2천만달러(33%)
  - 스폰서십(글로벌 스폰서) : 약 6억 5천만달러(19%)
  - 기타 상품판매 : VIP 패키지, 굿즈 등 판매 수익
- 프로모터의 수익 구조는 FOG에 납부하는 개최권료 등을 고려하면 제한적인 수준으로 대다수 그랑프리에서 운영 적자가 발생하며 이를 중앙·지방정부의 지원금 등을 통해 보상받아 운영되고 있음.
  - 중앙정부, 지방정부에서 직접 대회를 개최하는 경우 외에도 민간에서 개최한 경우에도 높은 운영비 등으로 인한 적자를 보전하거나 지원금을 제공하는 사례가 대다수임.

2) <https://www.libertymedia.com/investors/news-events/press-releases/detail/557/liberty-media-corporation-reports-fourth-quarter-and-year#:~:text=Primary%20F1%20revenue%20represents%20the%20majority%20of,and%2018.6%25%2C%20respectively%2C%20of%20total%20F1%20revenue.>

## □ 지배 구조

- F1 그랑프리 상연권 구조는 각 팀의 이익 강화를 위한 초창기 FOCA(Formula One Constructors' Association)에서 시작되어 버니 에클레스턴(Bernie Ecclestone)이 1987년 설립한 FOM(Formula One Management)이 중계권 수익, 개최권료 등의 수익모델을 중심으로 상연권을 구축함.
- 이후 FOM은 금융자본의 유입 등으로 복잡한 지배권 분쟁을 겪었으며, 이 과정에서 단기 수익 중심의 운영으로 인해 F1 관계자들의 비판을 받기도 하였으나, 2017년 글로벌 미디어 그룹인 Liberty Media가 F1 그룹 지배지분을 인수하며 현재의 지배 구조가 확립됨.
- Liberty Media는 2017년 약 44억달러에 FOM을 인수한 것으로 알려졌으며, 이후 Moto GP 및 Superbike World Championship의 상업적 권리 또한 획득하여 FOG에 편입시킨 것으로 알려짐.
- Liberty Media는 F1의 인수 이후 F1 구조 개편, 넷플릭스 시리즈와 영화 등 미디어 제작, 마이애미와 라스베이저스 그랑프리 개최 등 다양한 방법을 통해 성공적인 전략을 통해 F1의 기업가치를 두 배 이상 상승시킴.<sup>3)</sup>
- FIA(Fédération Internationale de l'Automobile)는 자동차 운전자 및 관련 단체의 이익을 대변하기 위해 1904년에 설립된 비영리 국제 협회로 Liberty Media 및 FOG과는 별개의 독립적인 조직임.
  - FIA는 나라 별로 하나의 단체에만 독점적으로 FIA의 대리인 자격을 부여하는 ASN(Autorité Sportive Nationale)를 지정하며, 국내에서는 대한자동차경주협회(Korea Automobile Racing Association, KARA)가 ASN으로 지정되어 있음.
  - Liberty Media/Formula 1의 매출원가에는 FIA에 지급하는 연간 규제 수수료가 포함되어 있으나, 해당 금액은 공개되지 않음.
  - F1, FIA, 그리고 레이싱 팀들은 수익과 수수료 배분 방식을 규정한 갱신 가능한 계약인 Concorde Agreement를 체결함.<sup>4)</sup> 새로운 계약은 2026년에 서명될 예정임.<sup>5)</sup>

3) <https://www.motorsportweek.com/2023/01/28/f1-owner-liberty-media-named-worlds-most-valuable-sports-empire/>

4) <https://www.motorsport.com/f1/news/what-is-the-f1-concorde-agreement-all-to-know-about-the-contract/10703778/>

5) <https://www.formula1.com/en/latest/article/f1-confirms-2026-concorde-commercial-agreement-signed-by-all-teams.5WM4jllEP1Z3C4WPP2V0eJ>

### 3. 해외 유치 동향

#### □ 남아프리카공화국

- 2024년 12월 18일, 남아프리카공화국 문화체육부(Department of Sport, Arts and Culture, DSAC)는 잠재 프로모터 선정을 위해 Formula 1 Bid Steering Committee(BSC)를 공식 구성하고 2027년을 개최 목표 시점으로 설정한다고 발표함.<sup>6)</sup>
  - 2025년 1월 17일 DSAC와 BSC는 잠재 프로모터 선정을 위한 관심표명요청서(Request for Expression of Interest, RFEOI)를 발행함.
- 2025년 7월 7일 DSAC 장관 Gayton Mckenzie는 BSC가 잠재 프로모터 선정 절차를 완료하였다고 발표함.<sup>7)</sup>
  - EOIs 단계에서 3건의 입찰이 접수되었으며, BSC는 RFP 단계에서 1건의 잠재 프로모터를 선정하여 DSAC에 전달함. FOG는 잠재 프로모터의 제안서를 심층적으로 검토하고, 의견·피드백·권고사항을 정부에 전달할 예정임.

표 II-2. 남아프리카공화국 개요

구분	내용
개최 이력	FORMULA 1 SOUTH AFRICAN GRAND PRIX (1962~1985, 1992~1993)
주요 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kyalami Grand Prix Circuit(4.52km) : FIA의 Grade 1 업그레이드 계획 승인</li> <li>▪ Cape Town Circuit(5.7km) : 설계 완료</li> </ul>
개최 동향	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 남아프리카공화국 문화체육부(DSAC)의 프로모터 선정 절차               <ul style="list-style-type: none"> <li>- F1 Bid Steering Committee(BSC) 설립</li> <li>- 관심표명요청서(RFEOI) 발행</li> </ul> </li> <li>▪ FIA의 Kyalami Grand Prix Circuit 업그레이드 계획 승인</li> </ul>
목표연도	2027년
경쟁력	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 아프리카 대륙 내 F1 그랑프리 미개최</li> <li>▪ F1 그랑프리 개최 이력</li> <li>▪ DSAC 주도 정부의 공식 유치 의지</li> </ul>
리스크	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 자원 조달 불확실성(민간 자본 의존)</li> <li>▪ 정부부처 및 내각 승인 지연 가능성</li> </ul>

6) <https://www.dsac.gov.za/Minister%20McKenzie%20Announces%20Formula%20One%20Bid%20Steering%20Committee>

7) <https://www.gov.za/news/media-statements/minister-gayton-mckenzie-formula-one-bid-steering-committee-conclusion-bid>

## □ 태국

- 2025년 3월 18일, 태국에서 당시 총리 Paetongtarn Shinawatra와 Formula One Group CEO Stefano Domenicali가 회담을 가졌으며,<sup>8)</sup> 이후 3월 27일, 태국 스포츠청(SAT)과 Formula One Group 간 양해각서(MoU)가 체결됨.<sup>9)</sup>
- 2025년 6월 17일, 태국 내각은 2028~2032년 F1 그랑프리 개최를 위하여 총 414억 바트 규모의 예산을 승인하였으며, 이 중 서킷 설계 예산은 2억 1,800만 바트임.<sup>10)</sup>
  - FIA Grade 1등급의 Chang International Circuit이 존재하나, Bangkok Street Circuit는 별도의 신규 프로젝트로 추진되고 있음.
- 그러나 2025년 8월 29일, 태국의 F1 그랑프리 개최를 적극적으로 추진해 온 Paetongtarn Shinawatra 총리가 헌법재판소에 의해 해임이 결정되었으며, 캄보디아와의 6개월간 지속적인 무력 충돌이 발생함.
- 이러한 내부적인 정치 불안과 외부의 무력 충돌 등 정세 불안과 F1 그랑프리를 적극 추진해 온 총리의 실각 등으로 태국의 F1 그랑프리 향후 추진 여부는 불투명할 것으로 전망됨.

표 II-3. 태국 개요

구분	내용
개최 이력	없음
주요 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bangkok Street Circuit(5.7km) : 태국 내각 예산 승인(2억 1,800만 바트)</li> <li>▪ Chang International Circuit(4.55km) : FIA Grade 1, FIM Grade A(MotoGP 개최 중)</li> </ul>
개최 동향	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 태국 전 총리와 Formula One Group CEO의 회담</li> <li>▪ 태국 스포츠청(SAT)과 Formula One Group 간 양해각서(MoU) 체결</li> <li>▪ 태국 내각의 F1 그랑프리 예산 승인(414억 바트)</li> </ul>
목표연도	2028~2032년
경쟁력	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 태국 내각의 추진력</li> <li>▪ 태국 국영철도 소유지 활용</li> </ul>
리스크	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 정치적 리스크               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 태국 총리 Paetongtarn Shinawatra 해임</li> <li>- 2015년 F1 그랑프리 개최 계획 취소</li> </ul> </li> </ul>

8) <https://www.straitstimes.com/sport/formula-one/thai-cabinet-approves-us1-2-billion-bid-to-host-formula-1-race-in-2028>

9) <https://www.bangkokpost.com/sports/2988337/thailand-races-towards-2028-f1-dream>

10) <https://www.nationthailand.com/news/general/40051367>

## □ 튀르키예

- 튀르키예는 2005~2011년, 2020~2021년에 FORMULA 1 TURKISH GRAND PRIX를 개최한 이력을 보유하고 있음.
  - 2005년 튀르키예는 Intercity Istanbul Park에서 첫 FORMULA 1 TURKISH GRAND PRIX를 개최하였으며, 이후 2011년까지 매년 개최하였음.
  - 2012년부터 2019년까지 F1 캘린더에서 제외되었으나, 코로나19 팬데믹 기간인 2020년과 2021년에 한시적으로 복귀함.
- 기존의 F1 대회가 개최된 Istanbul Park Circuit 회로 길이는 5.3km로 2020년 FIA Grade 1 라이선스를 3년 기한으로 취득하였으나,<sup>11)</sup> 이후 갱신 여부는 확인되지 않음.
  - Istanbul Park Circuit 운영사는 튀르키예 문화관광부(Ministry of Culture and Tourism) 소속 기관인 튀르키예 자동차스포츠연맹(Turkish Automobile Sports Federation, TOSFED)<sup>12)</sup>임.
- TOSFED CEO인 Eren Uclertopragi는 2026년 다른 서킷이 준비되지 못할 경우 Istanbul Park Circuit으로 대체 가능하다고 언급하며 장기 개최권 확보 의사를 밝힘.<sup>13)</sup>
  - 또한 Eren Uclertopragi는 이러한 장기 개최권 확보 의사가 튀르키예 정부의 지원을 받고 있으며, 특히 인접한 FORMULA 1 AZERBAIJAN GRAND PRIX와 연계될 경우 개최지로서의 경쟁력이 있다고 언급함.<sup>14)</sup>

| 표 II-4. 튀르키예 개요

구분	내용
개최 이력	FORMULA 1 TURKISH GRAND PRIX (2005~2011, 2020~2021)
주요 서킷	▪ Istanbul Park Circuit(5.3km) : FIA Grade 1(2020년, 3년 기한 취득)
개최 동향	▪ TOSFED의 2026년 대체 가능성 및 장기 개최권 확보 의사
목표연도	2026년 이후
경쟁력	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 지정학적 이점</li> <li>▪ F1 그랑프리 개최 이력</li> <li>▪ Istanbul Park Circuit 인프라</li> <li>▪ TOSFED 장기 개최권 확보 의지</li> <li>▪ 아제르바이잔 그랑프리와의 연계성</li> </ul>
리스크	▪ 자국 내 정치적, 경제적 이슈

11) <https://www.aa.com.tr/en/sports/turkish-formula-1-circuit-given-top-safety-license/2049491>

12) <https://www.tosfed.org.tr/istanbul-park-artik-tosfede-emanet>

13) <https://www.independent.co.uk/f1/turkey-grand-prix-f1-2026-calendar-b2798258.html>

14) <https://www.motorsport.com/f1/news/turkey-preparing-bid-to-rejoin-f1-calendar/10746387/>

## □ 르완다

- 르완다는 현재까지 FORMULA 1 GRAND PRIX를 개최한 이력이 없으나, Bugesera International Airport 인근 자연경관을 배경으로 한 상설 서킷이 설계 중이며, 르완다 대통령은 2024년 FIA 총회에서 2026년 목표로 F1 그랑프리 유치에 공식 발표함.
- 그러나 Bugesera International Airport 준공이 2027년으로 연기되었으며, 콩고민주공화국과의 분쟁이 지속됨에 따라 F1 그랑프리 개최는 불확실함.
- 2024년 12월, FIA 총회에서 르완다 대통령 Paul Kagama는 르완다는 F1 그랑프리 유치를 추진하고 있으며, 2026년을 목표로 하고 있다고 발표함.<sup>15)</sup>
- 2025년 3월, Formula One Group의 CEO Stefano Domenicali는 아프리카 대륙에서 F1 그랑프리를 개최하는 데 관심이 있으나, 아직 합의에 이르기까지는 거리가 있다는 입장을 밝히며, 아프리카 대륙의 주요 후보 국가는 르완다와 남아프리카공화국이라고 언급함.<sup>16)</sup>
- 그러나 이후 콩고민주공화국은 분쟁을 이유로 F1 측에 르완다와의 협상 중단을 요청하였으며, F1은 양국 간 갈등 상황을 주시하여 의사결정에 반영하겠다고 밝힘.<sup>17)</sup>

표 II-5. 르완다 개요

구분	내용
개최 이력	없음
주요 서킷	▪ Bugesera International Airport 인근 서킷
개최 동향	▪ 르완다 대통령의 F1 그랑프리 유치 공식 발표
목표연도	2029년 <sup>18)</sup>
경쟁력	-
리스크	▪ Bugesera International Airport 공사 지연 ▪ 콩고민주공화국과의 분쟁

15) <https://www.grandprixnews.com/news/rwanda-sets-sights-on-hosting-formula-1-race-president-kagame-announces-2026-bid-and-new-circuit-plans-near-bugesera-airport/>

16) [https://africa.espn.com/f1/story/\\_/id/45296228/african-f1-race-long-way-says-f1-boss-stefano-domenicali](https://africa.espn.com/f1/story/_/id/45296228/african-f1-race-long-way-says-f1-boss-stefano-domenicali)

17) <https://www.the-race.com/formula-1/democratic-republic-of-congo-asks-f1-to-reject-rwanda-race-bid-amid-conflict/>

18) <https://www.nytimes.com/athletic/6845102/2025/12/13/rwanda-f1-race-africa/>

표 II-6. 개최 경쟁국 분석 종합

구분	남아프리카공화국	태국	튀르키예	르완다
개최 이력	FORMULA 1 SOUTH AFRICAN GRAND PRIX (1962~1985, 1992~1993)	없음	FORMULA 1 TURKISH GRAND PRIX (2005~2011, 2020~2021)	없음
주요 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kyalami Grand Prix Circuit : FIA Grade 1 업그레이드 승인</li> <li>Cape Town Circuit : 설계 완료</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bangkok Street Circuit : 태국 내각 예산 승인</li> <li>Chang International Circuit : FIA Grade 1, FIM Grade A</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Istanbul Park Circuit : FIA Grade 1(2020년, 3년 기한)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bugesera International Airport 인근 서킷</li> </ul>
개최 동향	<ul style="list-style-type: none"> <li>DSAC 프로모터 선정 절차</li> <li>FIA의 Kyalami Grand Prix Circuit 업그레이드 계획 승인</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>전 총리와 Formula 1 CEO의 회담</li> <li>SAT-Formula 1 간 MoU 체결</li> <li>태국 내각의 F1 그랑프리 예산 승인</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>TOSFED의 2026년 대체 가능성 및 장기 개최권 확보 의사</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>르완다 대통령의 F1 그랑프리 유치 공식 발표</li> </ul>
목표 연도	2027년	2028~2032년	2026년 이후	2029년
경쟁력	<ul style="list-style-type: none"> <li>아프리카 대륙 F1 그랑프리 미개최</li> <li>F1 그랑프리 개최 이력</li> <li>DSAC 주도 정부의 공식 유치 의지</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>태국 내각의 추진력</li> <li>태국 국영철도 소유지 활용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>F1 그랑프리 개최 이력</li> <li>Istanbul Park Circuit 인프라</li> <li>TOSFED 장기 개최권 확보 의지</li> <li>튀르키예 정부 지원</li> </ul>	-
리스크	<ul style="list-style-type: none"> <li>재원 조달 불확실성(민간 자본 의존)</li> <li>정부부처 및 내각 승인 지연 가능성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>정치적 리스크                             <ul style="list-style-type: none"> <li>총리 Paetongtarn Shinawatra 해임</li> <li>최근 캄보디아와 무력분쟁</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>자국 내 정치적, 경제적 불안정성                             <ul style="list-style-type: none"> <li>지속적인 하이퍼 인플레이션</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bugesera International Airport 공사 지연</li> <li>콩고민주공화국과의 분쟁</li> </ul>



## 제3장 환경 및 여건 분석

---

# 2026

인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

---

# 1. 현황 분석

## 1.1 인천시 현황

### 가. 일반 현황

#### □ 자연·지리

- (위치) 인천광역시는 한반도 중앙부 서해안에 있는 항구도시로 동북아의 관문 역할을 담당하고 있음.
  - 인천광역시의 행정구역은 서해안의 백령도, 덕적도, 연평도 등 넓은 지역에 분포하고 있으며, 연장거리는 동서 간 약 192.23km, 남북 간 약 117.6km임.
- (표고) 인천광역시는 표고 100m 미만 토지 면적이 970.3km<sup>2</sup>로 전체의 91.2%를 차지함.
  - 표고 100~200m 미만 토지는 6.9%, 표고 200~300m 미만 토지는 1.6%, 표고 300m 이상 토지는 0.3%로 나타남.
- (경사) 인천광역시 평균 경사는 4.2%로 완경사로 이루어져 있음.
  - 경사 10% 미만 토지는 77.7%, 경사 10~20% 미만 토지는 4.8%, 경사 20~30% 미만 토지는 4.3%, 경사 30~40% 미만 토지는 5.3%, 경사 40% 이상 토지는 7.9%를 차지함.
- (기상) 인천광역시는 대륙성 기후에 속하면서 해안에 위치하여 다른 내륙지방에 비하여 해양성 기후의 특성을 가지고 있어 기온의 연교차가 적은 편임.
  - 2023년 연평균 기온은 13.4℃, 강수량은 1,331.4mm임.

#### □ 인문·사회

- (행정구역) 인천광역시는 2군, 8구, 1읍 19면, 136동의 행정구역 체계를 가지고 있음.
  - 행정구역별 면적은 강화군(411km<sup>2</sup>), 옹진군(173km<sup>2</sup>), 중구(140km<sup>2</sup>), 서구(119km<sup>2</sup>), 남동구(57km<sup>2</sup>), 연수구(56km<sup>2</sup>) 등 순으로 높게 나타남.
- (지목별 토지) 인천광역시 지목별 토지이용현황은 총면적 1,067.09km<sup>2</sup> 중 임야가 386.14km<sup>2</sup>(36.2)로 가장 많이 분포하고 있음.

- (용도지역별 토지) 인천광역시 용도지역별 토지이용현황은 총면적 1,094.79km<sup>2</sup> 중 도시지역 519.92km<sup>2</sup>(47.5%), 비도시지역 574.87km<sup>2</sup>(52.5%)로 나타남.
- (연도별 인구) 2023년 인천광역시 인구는 3,078,426명으로 최근 20년간 연평균 0.9% 증가함. 세대는 1,350,912세대로 최근 20년간 연평균 2.1% 증가함.
- (연령별 인구) 인천광역시 연령별 인구는 40~64세 인구가 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 0~4세 인구로 갈수록 줄어드는 방추형 인구 구조를 띠고 있음.
- (행정구역별) 인천광역시 인구는 서구(638,605명), 부평구(509,601명), 남동구(504,601명), 미추홀구(417,590명), 연수구(409,234명) 등 순으로 높게 나타남.
  - 세대는 서구(266,168세대), 남동구(224,268세대), 부평구(223,271세대), 미추홀구(196,607세대), 연수구(159,905세대) 등 순으로 높게 나타남.

## □ 산업·경제

- (산업구조) 인천광역시는 3차산업 중심의 산업구조를 가지고 있음.
  - 인천광역시 사업체 수 기준, 1차산업은 129개에 불과하며, 2차산업은 60,797개(19.2%), 3차산업은 256,207개(80.8%)로 나타남. 종사자 수 기준, 1차산업은 616명에 불과하며, 2차산업은 349,618명(28.0%), 3차산업은 899,969명(72.0%)으로 나타남.
- (지역내총생산) 인천광역시 지역내총생산은 약 117조 원으로 전국 지역내총생산의 4.9%를 차지하며 이는 전국에서 여섯 번째로 높은 규모임.<sup>19)</sup>
- (경제활동인구) 인천광역시 15세 이상 인구는 약 264만 명이며, 이 중 경제활동인구는 약 170만 명으로 경제활동참가율은 64.5%임.
  - (고용률) 15세 이상 인구(약 264만 명) 중 취업자는 약 166만 명으로 고용률은 62.9%임.
  - (실업률) 경제활동인구(약 170만 명) 중 실업자는 약 4만 명으로 실업률은 2.6%임.

19) 시도별 지역내총생산(명목)(단위 : 백만 원)

구분	지역내총생산	구분	지역내총생산	구분	지역내총생산
전국	2,404,190,710	인천광역시	116,862,796	전북특별자치도	64,161,049
경기도	593,555,609	부산광역시	114,165,483	강원특별자치도	62,107,276
서울특별시	547,617,706	전라남도	98,125,127	대전광역시	54,011,008
충청남도	142,638,317	울산광역시	89,871,247	광주광역시	51,874,860
경상남도	137,665,165	충청북도	88,220,092	제주특별자치도	26,013,300
경상북도	127,467,010	대구광역시	73,115,439	세종특별자치시	16,719,226

## 나. 개최 여건

- 인천광역시는 관광 수요와 호텔 및 관광 인프라, 공항·철도·도로·항만 등 복합 교통 체계 등 국제경기대회·행사 개최에 필요한 기본여건을 갖추고 있음.
- 또한 국제경기대회 및 글로벌 프로 스포츠 이벤트 개최 경험과 경제자유구역을 중심으로 한 업무·MICE 기능 집적은 향후 대규모 국제경기대회·행사 개최 시 긍정적인 토대를 마련할 것으로 판단됨.

### □ 인천경제자유구역

- 인천광역시는 송도, 영종, 청라 일원을 중심으로 한 인천경제자유구역(Incheon Free Economic Zone, IFEZ)을 보유하고 있음. 경제자유구역에는 국제회의·업무·숙박·상업 기능이 집적되어 있어 대규모 국제행사 개최 시 선수단 및 대회 관계자뿐만 아니라 스폰서, 미디어, VIP 등 다양한 이해관계자의 활동을 수용할 수 있는 환경을 제공함.
  - (송도국제도시) 인천광역시 연수구 송도동 일원에 조성되는 53.36km<sup>2</sup> 규모 개발사업으로 비즈니스 IT·BT 등 첨단 지식 및 서비스산업의 글로벌 거점지 역할을 수행하고자 함.
  - (영종국제도시) 인천광역시 중구 영종도·용유도 일원에 조성되는 51.18km<sup>2</sup> 규모의 개발사업으로 호텔, 컨벤션, 쇼핑몰의 복합리조트와 마리나를 연계한 복합레저관광도시로 육성하고자 함.
  - (청라국제도시) 인천광역시 서구 청라동 일원에 조성되는 17.80km<sup>2</sup> 규모 개발사업으로 청라는 국제 금융·유통 등 업무와 주거, 산업이 공존하는 방향으로 개발되고 있음.

### □ 관광 수요

- (방문자) 2024년 인천광역시 방문자 수는 약 1억 7,732만 명으로 2020년 이후 지속적인 회복 및 증가 흐름이 나타나고 있음.
- (숙박방문자) 인천광역시 방문자 중 숙박을 동반한 외지인의 비율은 2020년 이후 약 13~15% 수준을 유지하고 있는 것으로 나타남.
- (외국인 방문자) 2024년 인천광역시 외국인 방문자는 약 2,180만 명으로 집계되었으며, 2021년 이후 국제 이동이 재개됨에 따라 회복 및 급격한 증가 흐름이 나타남.
  - 특히 2023년을 기점으로 하여 외국인 방문자 수가 큰 폭으로 증가함. 2024년은 전년 대비 증가세를 유지하며 팬데믹 이전 수준을 넘어서는 규모를 기록함.

## □ 관광 인프라

- 인천광역시는 원도심과 섬을 비롯하여 개항장, 차이나타운, 월미도, 송도국제도시, 강화도, 경인아라뱃길, 영종국제도시 등 다양한 관광지가 있음.

| 표 III-1. 인천광역시 지역별 주요 관광지

구분	내용
원도심	인천대공원, 부평모두물(부평지하상가), 계양산, 배다리 헌책방거리
섬	신·시·모도, 덕적도, 굴업도, 대이작도, 승봉도, 연평도, 백령도, 대청도·소청도
개항장	대불호텔·중구생활사전시관, 인천개항장 근대건축전시관, 자유공원, 인천시민찻집
차이나타운	짜장면박물관, 삼국지·초한지 벽화거리, 차이나타운 황제의 계단
월미도	월미바다열차, 월미테마파크, 월미공원(한국전통정원), 국립인천해양박물관
송도국제도시	송도컨벤시아, 송도센트럴파크, 국립세계문자박물관, 아트센터인천, 롱비치파크
강화도	전등사, 강화씨사이드리조트 루지, 강화평화전망대, 소창체험관&동광직물, 고인돌
경인아라뱃길	정서진, 국립생물자원관, 경인아라뱃길여객터미널아라타워, 아라마루, 아라폭포
영종국제도시	영종 씨사이드 레일바이크, 을왕리해수욕장, 인스파이어 리조트, 파라다이스시티

자료 : 인천관광공사(2025), 인천관광안내지도.

## □ 숙박 인프라

- 2025년 12월 31일 기준, 인천광역시에서 영업 중인 숙박업체 수는 총 1,420개이며, 숙박객실 수는 48,691개로 나타남.
  - 업체별 객실 수는 여관업이 14,849개(30.5%)로 가장 많이 차지하고 있으며, 숙박업(생활) 13,406개(27.5%), 관광호텔 10,572개(21.7%), 일반호텔 8,446개(17.3%), 여인숙업 1,098개(2.3%), 숙박업 기타 320개(0.7%) 순으로 높게 나타남.
- 2025년 3월 31일 기준, 인천광역시에 등록된 관광숙박업체<sup>20)</sup> 수는 총 199개이며, 관광숙박객실 수는 13,069개로 나타남.
  - 업종별 업체 수는 호텔업 197개, 휴양콘도미니엄업 2개로 나타나며, 업종별 객실 수는 호텔업 12,735개, 휴양콘도미니엄업 334개로 나타남.
  - 등급별로는 5성급 8개 업체 4,212개 객실, 4성급 4개 업체 995개 객실, 3성급 8개 업체 1,028개 객실, 2성급 29개 업체 2,354개 객실, 1성급 30개 업체 1,527개 객실 등임.

20) 숙박업은 「공중위생관리법」에 따라 여관, 여인숙, 호텔 등 잠을 자고 머물수 있도록 시설 및 설비 등의 서비스를 제공하는 업소를 의미하며, 관광숙박업은 「관광진흥법」에 따라 숙박시설 및 음식, 운동, 오락 등 적합한 시설 등을 함께 갖추어 제공하는 업소를 의미함. 두 업종은 적용 법령과 관리 체계가 상이하여 관광숙박업이 숙박업의 하위개념으로 분류되지 않음. 다만, 개별 업체가 숙박업과 관광숙박업에 동시에 등록되어 운영되는 경우 통계 집계 과정에서 중복 산정될 가능성이 있음.

## □ 교통 인프라

- 인천광역시는 공항·도로·철도·버스·항만이 유기적으로 결합된 교통 인프라를 갖추고 있어 대규모 국제경기대회·행사 개최에 요구되는 접근성과 수송 능력을 보유하고 있음.

| 표 III-2. 인천광역시 교통시설 현황

구분		여객(만 명)	비고
공항	인천국제공항	10,600	연간 여객 처리 능력
	김포국제공항	4,020	연간 여객 처리 능력
구분		연장(km)	비고
도로	고속국도	109.48	6개(영동선, 수도권 제1순환선, 제2경인선 등)
	일반국도	75.61	6개(6호선, 39호선, 42호선, 46호선, 48호선, 77호선)
	지방도	48.39	2개(84호선, 98호선)
	광역시도	831.05	411개
	구도	1,858.09	8,398개
	군도	477.101	88개
구분		연장(km)	비고
철도	도시철도	72.2	인천1호선, 인천2호선, 서울7호선
	광역철도	78.1	경인선, 수인선, 공항철도
구분		노선수(개)	비고
버스	시내버스	229	일반형(간선), 일반형(급행간선), 일반형(지선) 등
	마을버스	3	-
구분		접안능력(GT)	비고
항만	국제여객터미널	230,000	7개 선석
	크루즈터미널	225,000	1개 선석
	연안여객터미널	-	13개 부잔교

자료 : 인천광역시 홈페이지(<https://www.incheon.go.kr/>), 인천광역시(2018), 인천 도시철도망 구축계획, 서울교통공사 홈페이지(<http://www.seoulmetro.co.kr/>), 인천광역시(2025), 인천시 시내버스 노선 현황(2025. 8. 31. 기준), 국토교통부(2025), 국내공항 시설 현황(20241231), 인천항만공사(2025), 2025년 인천항 주요통계, 인천항만공사 홈페이지(<https://www.icpa.or.kr/>).

## □ 국제행사 유치 사례

- 인천광역시는 국제경기대회·행사를 지속적으로 개최하고 있음. 특히 2000년 이후부터 국제연맹·올림픽위원회 등에서 주최 또는 인정하는 국제경기대회를 개최하며, 국제경기대회·행사 운영 역량을 단계적으로 축적함.

| 표 III-3. 유사행사 유치사례

대회명	특징	
2005 제16회 아시아 육상경기선수권대회	단일 종목 국제경기대회	국제경기대회·행사 운영 역량 단계적 축적
2013 제4회 아시아 실내·무도 경기대회	복합 종목 국제경기대회	
2014 제17회 인천 아시안게임	아시아 최대 국제경기대회	

## 1.2 국내 현황

### 가. 관광 현황

- (방한 외래 관광객) 대한민국 관광 현황은 코로나19 이후 점진적 회복세를 보이고 있음. 2024년 방한 외래 관광객 수는 약 1,637만 명으로 2019년 방한 외래 관광객 수 (약 1,750만 명)에 근접하는 수준까지 회복됨.

| 표 III-4. 방한 외래 관광객 수(2005~2024)

(단위 : 명, %)

연도	관광객 수	성장률	연도	관광객 수	성장률
2005	6,022,752	3.5	2015	13,231,651	-6.8
2006	6,155,046	2.2	2016	17,241,823	30.3
2007	6,448,240	4.8	2017	13,335,758	-22.7
2008	6,890,841	6.9	2018	15,346,879	15.1
2009	7,817,533	13.4	2019	17,502,756	14.0
2010	8,797,658	12.5	2020	2,519,118	-85.6
2011	9,794,796	11.3	2021	967,003	-61.6
2012	11,140,028	13.7	2022	3,198,017	230.7
2013	12,175,550	9.3	2023	11,031,665	245.0
2014	14,201,516	16.6	2024	16,369,629	48.4

자료 : 한국관광공사(2025), 한국관광통계.

- (국내 관광업) 2025년 11월 기준, 전국 관광사업체 수는 48,035개로 나타남. 업종별로는 여행업 22,954개(47.8%), 관광객 이용시설업 15,054개(31.3%), 테마파크업 3,245개(6.8%) 순으로 높은 비중을 차지하고 있음.

| 표 III-5. 국내 관광사업체 수(2025. 11.)

(단위 : 개, %)

구분	사업체수	비율
전체	48,035	100
여행업	22,954	47.8
관광객 이용시설업	15,054	31.3
테마파크업	3,245	6.8
관광숙박업	3,003	6.3
관광편의 시설업	2,049	4.3
국제회의업	1,730	3.6

자료 : 한국관광공사 관광데이터랩 홈페이지(<https://datalab.visitkorea.or.kr/>).

## 나. 모터스포츠 현황

- 국내 모터스포츠 서킷 수, 상위 리그 체계, 대회 운영주체 등 물리적·산업적 기반은 제한적인 구조를 가지고 있음.
- 그러나 팬층과 콘텐츠 소비는 온라인 중계, 브랜드 마케팅, 체험형 이벤트 등을 중심으로 점진적으로 확대되고 있음.

### □ 공인 대회 현황

- 대한자동차경주협회(Korea Automobile Racing Association, KARA)<sup>21)</sup>가 공인하는 국내 모터스포츠 대회는 오네 슈퍼레이스 챔피언십 등 12개 대회가 있음.
  - 12개의 공인 모터스포츠 대회는 서킷 레이스, 제조사 원메이크 레이스, 짐카나·드리프트·카트 등 다양한 형태로 구분할 수 있음.
- 대회는 형식상 서킷 레이스를 중심으로 구성되어 있으나, 실제 대회 수 기준으로는 짐카나·드리프트·카트 등 저변 확대형 대회의 비중이 상대적으로 높은 구조임.
  - 다만, 대부분의 대회는 국내 참가자 중심의 중·소규모 대회로 운영되고 있으며, 국제 투어 성격의 메이저 시리즈는 부재한 상황임.

표 III-6. 국내 모터스포츠 공인 대회 유형 구분

구분	내용	대회명
서킷 레이스	상설 서킷에서 랩 타임·순위 경쟁 중심 경기	오네 슈퍼레이스 챔피언십
		인제마스터즈 시리즈
		전남GT
		KIC-CUP 투어링카 레이스
제조사 원메이크 레이스	특정 제조사·차종 기반 단일 규격 경기	현대 N 페스티벌
짐카나·드리프트·카트	기술 주행·참여형·저변 확대 중심 경기	KARA 짐카나 챔피언십
		전남GT짐카나 마스터즈
		넥센타이어 스피드웨이 모터 페스티벌
		KDS(KIC-CUP Drift Series)
		로탁스 맥스 챌린지
		문화체육관광부장관배 KIC-CUP KART RACING
		충청북도 도지사배 MOTO ARENA KART RACING

21) 대한자동차경주협회(Korea Automobile Racing Association, KARA)는 국제자동차연맹(Federation Internationale de l'Automobile, FIA)이 국가당 1개 단체에만 독점적으로 부여하는 ASN(Authority Sporting National)의 권한을 가진 기구임.

## □ 공인 서킷 현황

- 국내 모터스포츠 인프라는 FIA 및 KARA 공인 상설 서킷을 중심으로 운영되고 있음.
  - FIA International Grade 1 서킷은 코리아인터내셔널서킷(KIC)이 유일함.

| 표 III-7. 국내 모터스포츠 공인 서킷 현황

구분	라이선스	길이	비고
코리아인터내셔널서킷	FIA International Grade 1	5.615km	상설
	FIA International Grade 2	3.031km, 2.964km	상설
인제스피디움	FIA International Grade 2	3.908km	상설
에버랜드스피드웨이	FIA International Grade 3	4.346km	상설
대구지능형자동차부품진흥원 주행시험장	KARA 드래그 스트립 타입 B	400m	상설
태백스피드웨이	KARA 국내 상설 자동차경주장	2.5km	상설
벨포레 인터내셔널 모토아레나	FIA Internatinal 카트장	1.504km	상설

자료 : 대한자동차경주협회 홈페이지(<https://kara.or.kr/>).

- 국제 규격(FIA Grade)을 충족하는 서킷이 일부 존재하나, 실질적인 공인 대회는 소수 상설 서킷에 집중되는 개최 구조를 보이고 있음.

| 표 III-8. 국내 모터스포츠 공인 서킷별 공인 대회

구분	대회
코리아인터내셔널서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 오네 슈퍼레이스 챔피언십</li> <li>▪ 전남GT</li> <li>▪ KIC-CUP 투어링카 레이스</li> <li>▪ KDS(KIC-CUP Drift Series)</li> <li>▪ 전남GT 짐카나 마스터즈</li> <li>▪ 문화체육관광부장관배 KIC-CUP KART RACING</li> </ul>
인제스피디움	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 인제마스터즈 시리즈</li> <li>▪ 오네 슈퍼레이스 챔피언십(일부 라운드)</li> <li>▪ 넥센타이어 스피드웨이 모터 페스티벌</li> </ul>
에버랜드스피드웨이	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 오네 슈퍼레이스 챔피언십(과거 · 일부 시즌)</li> <li>▪ 넥센타이어 스피드웨이 모터 페스티벌</li> </ul>
FORMULA E Seoul	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ FORMULA E 서울 e-프리</li> </ul>
대구지능형자동차부품진흥원 주행시험장	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 드래그 레이스(Drag Strip) 일부 공인 이벤트</li> </ul>
태백스피드웨이	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 아마추어 중심 KARA 공인 레이스</li> <li>▪ 일부 짐카나 · 타임어택 대회</li> </ul>
벨포레 인터내셔널 모토아레나	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 로탁스 맥스 챌린지</li> <li>▪ 충청북도 도지사배 MOTO ARENA KART RACING</li> </ul>

## □ 공인 프로모터 현황

- 국내 모터스포츠 대회 운영은 KARA의 공인을 받은 소수의 전문 프로모터를 중심으로 이루어지고 있음.

| 표 III-9. 국내 모터스포츠 공인 프로모터 현황

공인 프로모터			
			
			

자료 : 대한자동차경주협회 홈페이지(<https://kara.or.kr/>).

## □ 온라인 중심 콘텐츠 소비 확대

- F1, 포뮬러 E 등 글로벌 모터스포츠 리그에 대한 공식 중계가 OTT 플랫폼 중심으로 확대되며, 모터스포츠가 기존의 마니아 중심 스포츠를 넘어 대중 콘텐츠 영역으로 점진적으로 이동하는 양상을 보이고 있음.

## □ 제조사·플랫폼 중심 팬 접점 확대

- 현대자동차, 넥센타이어, 금호타이어 등 모터스포츠를 브랜드 경험의 핵심 수단으로 활용하고 있음. 이러한 흐름은 모터스포츠 소비가 단순한 경기 관람을 넘어 브랜드 경험·라이프스타일 콘텐츠·팬 참여형 이벤트로 확장되고 있음을 보여주며, 모터스포츠의 콘텐츠 산업적 성격이 강화되고 있음을 시사함.

## □ 관중·검색 지표를 통한 팬층 확대

- 국내 대표 모터스포츠 리그인 오네 슈퍼레이스 챔피언십은 최근 관중 수가 점진적으로 증가하는 추세를 보이고 있음. 최근에는 영화 및 다큐멘터리 등 대중문화 콘텐츠를 통한 간접 노출로 팬층이 확대되고 있음.
  - 실제로 포털 검색량 분석 결과, 최근 3~5년간 'F1', '포뮬러1' 관련 검색량이 증가하는 등 F1 그랑프리에 대한 국내 관심도 역시 확대 추세가 확인되고 있음.
- 이는 F1 그랑프리가 기존 마니아 중심 스포츠를 넘어 중계 접근성 개선을 계기로 대중적 관심을 확보하고 있음을 시사함.

## 2. 관련 법규 검토

- F1 그랑프리와의 같은 메가 스포츠 이벤트를 개최하기 위한 근거 및 관련 법규로는 크게 특별법, 국제경기대회지원법, 국제행사의 유치 및 개최 등에 관한 규정 등이 있음.
- 이러한 특별법, 국제경기대회지원법, 국제행사의 유치 및 개최 등에 관한 규정은 각 대회 및 행사의 특성, 주최·주관 구조, 운영 방식, 재원 조달 구조, 민간·공공의 역할 등에 따라 적용 가능성과 적합성이 상이함.
- 이에 따라 본 검토에서는 특정 대회를 대상으로 포괄적·예외적 지원이 가능한 특별법, 국제 스포츠 대회로서의 성격을 반영한 국제경기대회 지원에 관한 법률, 국제행사 유치 및 개최 절차를 규율하는 국제행사 관련 규정을 대상으로 각각의 적용 가능성과 한계를 F1 그랑프리와의 특성에 비추어 종합적으로 분석함.

표 III-10. 관련 법규 검토 종합

구분	특별법 : 「포물러원법」 「평창올림픽법」	「국제경기대회 지원법」	「국제행사의 유치·개최 등에 관한 규정」
대상	특정 국제경기대회 또는 한시적 행사	국제경기대회	국제회의, 문화행사 등 폭넓은 국제행사
목적	특정 국제경기대회의 원활한 개최 및 운영 지원 확대	국제경기대회의 원활한 개최 및 운영 지원	국제행사의 원활한 개최 및 운영 지원
재정 지원 범위	<ul style="list-style-type: none"> <li>경기장, 도로, 임시시설 등의 시설 및 인프라</li> <li>대회의 준비 및 운영 예산 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>경기장, 도로, 임시시설 등의 시설 및 인프라</li> <li>대회의 준비 및 운영 예산 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>행사운영비 일부, 홍보비, 행정지원 등 제한적</li> </ul>
인프라 지원 가능성	가능 (국비, 지방비, 민간)	가능 (국비, 지방비, 민간)	제한적 지원가능
운영비 지원 가능성	가능 (국비, 지방비, 민간)	가능 (국비, 지방비, 민간)	제한적 지원가능
지원 사례	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010~2013 F1 코리아 그랑프리</li> <li>2018 평창동계올림픽대회</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2019 광주세계수영선수권대회 (법령 개정을 통한 지원)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2024 부산세계탁구선수권대회 등</li> </ul>
제한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>법령 제정 필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>국제경기대회 지원법 대상에 해당되지 않으므로 법령 개정 필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>국제행사 해당 여부</li> <li>지원규모</li> </ul>

## 2.1 특별법

### 가. 포물러원 국제자동차경주대회 지원법<sup>22)</sup>

- (목적) 「포물러원 국제자동차경주대회 지원법」은 포물러원 국제자동차경주대회의 성공적 개최를 지원함으로써, 국민체육을 진흥하고 관광산업 및 자동차 관련 산업의 육성 등을 통한 국가발전에 이바지함을 목적으로 함.

표 II-11. 「포물러원 국제자동차경주대회 지원법」 제정 주요내용

구분	내용
법령명	포물러원 국제자동차경주대회 지원법
제정일	2009. 10. 9.
제정이유	포물러원국제자동차경주대회조직위원회와 대회 관련사업을 지원하기 위한 법적 근거 마련
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 포물러원국제자동차경주대회조직위원회를설립하고 국가·지방자치단체·공공기관·법인·단체 등이 지원할 수 있도록 함(법 제4조 및 제5조).</li> <li>▪ 조직위원회는 설치·운영에 필요한 자금과 대회의 준비·운영에 필요한 비용을 총당하기 위해 대회기금을 설치할 수 있도록 함(법 제6조).</li> <li>▪ 국가 또는 지방자치단체는 조직위원회의 지원을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 그 용도에 지장을 주지 아니하는 범위 안에서 국·공유재산을 무상으로 대부·사용 및 수익하게 할 수 있도록 함(법 제7조). 등</li> </ul>

자료 : 국가법령정보센터 홈페이지(<https://law.go.kr/>).

- (국가 등의 지원) 동법 제5조에 따르면 국가 또는 지방자치단체는 조직위원회의 설치·운영과 대회의 준비·운영에 필요한 예산을 지원할 수 있도록 규정되어 있음.
- (수익사업) 동법 제8조의2 및 제8조의3에 따르면 조직위원회는 문화체육관광부장관의 승인을 받아 수익사업을 할 수 있음.
- (대회시설의 설치·이용 등에 관한 사업의 시행자) 동법 제18조에 따라 대회 개최지 지자체장은 대회시설의 설치·이용 등에 관한 사업을 직접 시행하거나 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 시행자로 지정하여 시행할 수 있음.
- (대회시설에 관한 지원) 동법 제23조에 따르면 국가 또는 지방자치단체는 대회시설의 신축, 개수·보수에 필요한 사업비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 규정되어 있음.
  - 동법 제23조 제3항에 따르면 대회시설에 대한 지원대상·지원내용·지원비율 등에 필요한 사항은 대통령령에 따라 정하도록 위임함.

22) 「포물러원 국제자동차경주대회 지원법」은 포물러원 국제자동차경주대회의 개최를 지원하기 위하여 제정된 과거 특별법으로 현재 효력이 종료된 상태임.

## 나. 2018 평창 동계올림픽대회 및 동계패럴림픽대회 지원 등에 관한 특별법

- (목적) 「2018 평창 동계올림픽대회 및 동계패럴림픽대회 지원 등에 관한 특별법」은 2018년에 개최되는 제23회 동계올림픽대회 및 제12회 동계패럴림픽대회의 성공적인 개최를 지원함으로써 국민체육을 진흥하고 올림픽 유산을 공고히 하여 국가 발전에 이바지하는 것을 목적으로 함.

표 II-12. 「평창올림픽법」 제정 주요내용

구분	내용
법령명	2018 평창 동계올림픽대회 및 동계패럴림픽대회 지원 등에 관한 특별법
제정일	2012. 1. 26.
제정이유	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2018년 평창동계올림픽대회 및 장애인동계올림픽대회를 성공적으로 개최하기 위하여 다른 국제대회에 대한 지원과 마찬가지로 민간 주도의 동계올림픽대회 개최 및 진행이 이루어지도록 조직위원회를 설립하고,</li> <li>▪ 조직위원회에 대한 국유·공유재산의 사용 등을 보장함은 물론 기념주화 발행, 방송사업 및 광고사업 등을 할 수 있도록 허용하는 등 대회의 성공적인 개최 지원에 관하여 필요한 사항을 정하는 한편,</li> <li>▪ 평창동계올림픽대회 및 장애인동계올림픽대회가 일회성 국제행사로 끝나지 아니하고 아름다운 자연환경의 보전과 대회 개최에 필요한 개발이 조화를 이루어 지역의 균형 있는 지속가능한 발전으로 이어질 수 있도록 동계올림픽특구를 지정·운영하도록 하며,</li> <li>▪ 동계올림픽특구개발사업의 원활한 시행을 위한 각종 특례, 허가 등의 의제, 비용 지원, 조세 감면 등에 관한 사항을 정함으로써 대한민국을 세계적인 관광·문화·스포츠 산업의 중심지로 발전할 수 있도록 하기 위하여 제정됨.</li> </ul>

자료 : 국가법령정보센터 홈페이지(<https://law.go.kr/>).

- (국가 등의 지원) 동법 제6조에 따르면 조직위원회는 국가·지방자치단체·공공기관·법인·단체 등에게 행정적·재정적인 협조 및 지원과 그 밖에 필요한 편의제공을 요청할 수 있으며, 국가 또는 지방자치단체는 조직위원회의 설치·운영과 대회의 준비·운영에 필요한 예산을 지원할 수 있도록 규정되어 있음.
- (수익사업) 동법 제12조에 따르면 조직위원회는 대회의 준비·운영에 필요한 비용을 충당하기 위하여 문화체육관광부장관의 승인을 받아 수익사업을 할 수 있음.
- (대회관련시설에 대한 지원 등) 동법 제28조에 따르면 국가 또는 지방자치단체는 대회관련시설의 신축 및 개축·보수에 관하여 필요한 사업비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 규정되어 있으며,
- («보조금 관리에 관한 법률»에 관한 특례) 동법 제35조에 따르면 국가는 대회관련 시설 중 경기장의 신축 및 개축·보수에 소요되는 사업비에 대하여는 «보조금 관리에 관한 법률»에도 불구하고 사업비의 75퍼센트 이상 지원할 수 있도록 규정되어 있음.

## 2.2 국제경기대회 지원법

- (목적) 「국제경기대회 지원법」은 국내에서 개최되는 국제경기대회에 대한 지원 근거를 마련하여 대회의 성공적 개최를 지원함으로써 국민체육을 진흥하고 국가발전에 이바지하는 것을 목적으로 함.

표 II-13. 「국제경기대회 지원법」 제정 주요내용

구분	내용
법령명	국제경기대회 지원법
제정일	2012. 5. 23.
제정이유	국내에서 개최되는 국제경기대회는 국민체육 진흥, 관련 산업 발전 및 국가 이미지 제고 등을 통해 국가발전에 기여하는 주요 행사인 바, 이러한 국제경기대회의 성공적인 개최를 지원하기 위한 법률 제정의 필요성이 제기됨에 따라 「국제경기대회 지원법」을 제정하여 그동안 서울올림픽대회, 월드컵축구대회 등 국가차원의 지원이 필요한 국제경기대회를 유치할 때마다 한시적인 특별법을 제정하는 개별입법 추진의 행정낭비를 개선하고, 국제경기대회 지원 기준 등에 대한 일반원칙을 확립하려는 것임.

자료 : 국가법령정보센터 홈페이지(<https://law.go.kr/>).

- (정의) 동법 제2조에 “국제경기대회”를 규정하고 있음.
  - 동법 제정 이후, 2019년 제18회 세계수영선수권대회의 개최지로 광주광역시 선정됨에 따라, 국제수영연맹이 주관하는 세계수영선수권대회를 국제경기대회로 지정하며 “바. 국제수영연맹이 주관하는 세계수영선수권대회”가 신설됨(2014. 3. 11.).
  - 「국제경기대회 지원법 시행령」 또한 법 개정을 통하여 “국제경기대회”에 관한 정의가 변경되고 있음.
- (대회 유치 승인) 동법 제6조 제1항에 따르면 대회를 유치하고자 하는 지자체 및 체육단체의 장은 관련 국제스포츠기구의 장에게 대회 유치 신청서를 제출하기 전에 문화체육관광부장관에게 대회 개최계획서를 제출하고 대회 유치 승인을 받아야 함.
- (국가 등의 지원) 동법 제10조에 따라 조직위원회는 국가·지방자치단체·공공기관·법인·단체 등에 행정적·재정적인 협조 및 지원과 그 밖에 필요한 편의제공을 요청할 수 있고, 국가 또는 지방자치단체는 조직위원회의 설치·운영과 대회의 준비·운영에 필요한 예산을 지원할 수 있도록 규정되어 있음.
- (대회관련시설에 대한 지원 등) 동법 제22조에 따르면 국가 또는 지방자치단체는 대회 관련시설의 신축 및 개·보수에 필요한 사업비 일부를 지원할 수 있도록 규정되어 있음.
  - 동법 제2조에 따르면 대회관련시설이란 경기장 및 경기장에 부대되는 편의시설, 선수훈련 시설·선수촌·미디어촌 및 경기장 진입도로, 약물검사시설, 방송보도시설, 그 밖에 대회와 직접 관련된 시설로서 대통령령으로 정하는 시설을 의미함.

## 2.3 국제행사의 유치·개최 등에 관한 규정

- (목적) 「국제행사의 유치·개최 등에 관한 규정」은 명망있는 국제행사의 유치를 통하여 우리나라의 신뢰도를 제고하고 지속적인 국가 발전의 계기로 삼기 위하여 국고 지원을 통한 국제행사 유치 및 개최를 지원함과 아울러 국고지원에 대한 심사를 통해 국제행사의 체계적인 관리와 내실있는 운영을 목적으로 함.
- (적용범위) 본 규정은 중앙행정기관, 광역자치단체가 개최하는 국제행사 중에서 20억원 이상의 국고 지원을 요청하는 경우에 적용함.
- (정의) 본 규정 제3조에서는 “국제행사”를 「국제경기대회 지원법」 제2조 제1호 또는 시행령 제1조의2에 해당하는 국제경기대회, 그 밖에 10개국 이상 국가에서 참가하고, 외국인 참여 또는 참관비율이 10%이상인 행사로서 우리나라의 세계화 수준 향상 및 지속적인 국가발전을 위하여 위원장이 필요하다고 인정하는 행사 등으로 정의함.

### □ 국제행사관리지침

- (목적) 「국제행사의 유치·개최 등에 관한 규정」에 대한 세부 기준 및 절차 등을 마련 하여 국제행사의 내실 있는 관리에 기여하는 것을 목적으로 함.
- (국제행사심사위원회의 심사대상) 위원회의 심사대상은 20억원 이상의 국고지원을 요청하는 국내·외에서 개최하는 국제행사로 심사요구 당시 국제기구 등에 유치신청이 되지 않은 행사로 함.
- (국제행사 주관기관 및 주무부처) 지방자치단체 등 기관들이 동일 또는 유사한 국제 행사 유치를 계획하여 비효율성이 우려되는 경우, 해당 행사의 주무부처가 주관기관을 결정하도록 규정되어 있음.
- (국제행사 정책성 등급 조사) 정책성 등급은 평가결과(점수)에 따라 4개의 등급으로 구분하고, 등급에 따라 총사업비 대비 국고지원 상한 비율을 차등하여 적용하도록 함.
- (관리절차) 본 지침에 따라 주관기관은 행사 준비와 개최를 하고, 행사 종료 후에 개최 결과 보고서를 주무부처와 위원회에 3개월 이내에 제출해야 함.
- (정책성 등급 조사 기준) 정책성 등급 조사는 정책성(100점), 국제행사의 부가가치 제고(가점), 행사계획의 적절성(감점)을 기준으로 실시함.



## 제4장 사례분석

F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사

---

# 2026

인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

---

# 1. 국내 사례

## □ 국내 사례 개요

- 국내 사례 분석은 F1 그랑프리에 준하는 규모의 국제 스포츠 이벤트 개최 사례를 중심으로 각 사례의 추진 구조, 재정·행정 지원 방식, 적용 근거 법령 등을 검토하여 F1 인천 그랑프리 개최 시 적용 가능한 추진방안과 법적 근거를 도출하는 데 목적을 두고 수행함.
  - 특히 각 대회 성격과 개최를 위한 법·제도적 근거에 따라 추진 구조 및 지원 방식을 분석함으로써 F1 그랑프리에 적용 가능한 법령과 정책 수단을 도출하고자 함.
- 이를 위해 국내에서 개최된 대표적인 국제 스포츠 이벤트인 F1 코리아 그랑프리, 2018 평창동계올림픽대회, 2019 광주세계수영선수권대회, 2024 부산세계탁구선수권대회 등을 주요 분석 대상으로 선정함.
- 2018 평창동계올림픽대회는 최근 국내에서 개최된 가장 큰 규모의 메가 스포츠 이벤트로 특별법 제정을 통해 대회 준비·운영 전반에 걸쳐 국비 및 지방비 지원, 행정·인허가 특례, 조직위원회 중심의 추진체계가 구축된 대표 사례임.
- F1 코리아 그랑프리는 2010년부터 2013년까지 개최된 국제 모터스포츠 대회로 민간 운영 주체와 공공의 재정 지원이 결합된 구조로 추진되었으나, 높은 개최권료와 운영비 부담으로 인해 지속 가능성 측면에서 한계를 드러낸 사례로 평가됨.
- 2019 광주세계수영선수권대회는 당초 국제경기대회 지원 대상에 해당하지 않았으나, 관련 법령의 개정을 통해 국비 지원 근거를 확보한 사례로 대회의 공익성과 국가 위상 제고 효과를 근거로 법·제도적 보완이 이루어진 대표적인 선례임.
- 2024 부산세계탁구선수권대회는 국제경기대회 지원법상 지원 대상에는 해당하지 않았으나, 국제행사로 인정받아 지원이 이루어진 사례로 분석됨.
- 본 분석은 대회의 특성이나 사업모델에 따라 적용 가능한 법령과 지원 방식이 달라질 수 있음을 전제로 복수의 법·제도적 수단을 단계적으로 검토하고, 필요 시 법령 보완 또는 제·개정 가능성까지 검토하기 위한 기초자료로 활용하고자 함.

표 II-1. 국내사례 종합

구분	F1 코리아 그랑프리	2018 평창동계올림픽대회	2019 광주세계수영선수권대회	2024 부산세계탁구선수권대회
기간	<ul style="list-style-type: none"> <li>(2010) 10. 22.~10. 24.(3일간)</li> <li>(2011) 10. 14.~10. 16.(3일간)</li> <li>(2012) 10. 12.~10. 14.(3일간)</li> <li>(2013) 10. 4.~10. 6.(3일간)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(평창동계올림픽대회) 2018. 2. 9.~2. 25.(17일간)</li> <li>(평창동계패럴림픽대회) 2018. 3. 9.~3. 18.(10일간)</li> </ul>	2019. 7. 12.~7. 28.(17일간)	2024. 2. 16.~2. 25.(10일간)
장소	전라남도 영암군 삼호읍 (코리아 인터내셔널 서킷)	강원특별자치도 평창군, 정선군, 강릉시	광주광역시 및 전라남도 여수시	부산 벅스코(BEXCO) 컨벤션센터
참가	<ul style="list-style-type: none"> <li>(2010) 12개 팀(24명 드라이버)</li> <li>(2011) 12개 팀(24명 드라이버)</li> <li>(2012) 12개 팀(24명 드라이버)</li> <li>(2013) 11개 팀(22명 드라이버)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(평창동계올림픽대회) 92개 국가(선수 및 임원 5만여 명)</li> <li>(평창동계패럴림픽대회) 49개 국가(선수 및 임원 2,500명)</li> </ul>	191개 국가 (선수 2,518명, 대회관계자 4,938명)	40개 국가 (선수 340명 및 대회관계자 292명)
관람	(2010) 16.5만 명 (2011) 16.0만 명	(2012) 16.0만 명 (2013) 15.8만 명	83만여 명	332,025명
주관	KAVO → 포물러원 국제자동차경주대회 조직위원회	2018 평창올림픽 및 동계패럴림픽대회 조직위원회	국제수영연맹, 2019 광주세계수영선수권대회 조직위원회	(재)2024 부산세계탁구선수권대회 조직위원회
운영	포물러원 국제자동차경주대회 조직위원회	2018 평창올림픽 및 동계패럴림픽대회 조직위원회	국제수영연맹, 2019 광주세계수영선수권대회 조직위원회	(재)2024 부산세계탁구선수권대회 조직위원회
총 사업비	1,090억 원	11조 9,189억 원	2,036억 원	190억 원
지원 근거	「포물러원법」 및 「기업도시개발 특별법」	「평창올림픽법」	「국제경기대회법」	「국민체육진흥법」

자료 : 포물러원 국제자동차경주대회 조직위원회(각년도), F1 코리아 그랑프리 백서,  
국회예산정책처(2013), 국제스포츠행사 지원사업 평가,  
포물러원 국제자동차경주대회 조직위원회(2014), 주요업무보고,  
평창군(2018), 2018 평창 동계올림픽대회&동계패럴림픽대회 종합백서,  
2019 광주세계수영선수권대회 조직위원회(2019), 광주FINA세계수영선수권대회 종합백서,  
2024 부산세계탁구선수권대회 조직위원회(2024), BNK부산은행 2024 부산세계탁구선수권대회 종합백서,  
문화체육관광부(2024), 2024년도 예산 사업설명자료,  
주. F1 코리아 그랑프리는 총사업비가 아닌 국비 지원 금액으로 작성함.

## 2. 해외 사례

### □ 해외 사례 개요

- 해외 사례 분석은 현재 해외에서 개최 중인 F1 그랑프리 중심적으로 추진 구조, 서킷 유형 및 입지 특성, 대회 운영 방식 등을 종합적으로 고려하여 수행함.
  - 다만 F1 그랑프리는 사업 구조와 재정 정보의 상당 부분이 비공개되는 특성을 지니고 있어 비교적 공식적으로 공개된 자료를 확보할 수 있는 대회를 중심으로 사례를 선정함.
- 이러한 해외 사례 분석을 통하여 국내에서 개최된 기존 스포츠 이벤트 사례와는 차별화된 F1 고유의 사업 구조와 운영 특성을 반영할 수 있는 사업추진 구조, 재정·행정 지원 방식, 민간과 공공의 역할 범위, 입지 및 도시 유형에 따른 대회 특성 등을 보다 입체적으로 분석할 수 있음.
- 각 사례에서 나타난 도시 유형별 추진 방식과 성과, 한계 요인을 종합적으로 검토하고, 인천의 도시 구조, 재정 여건, 시가지 서킷 도입 가능성 등을 고려한 현실적이고 단계적인 사업추진 시나리오 도출을 위한 기초자료로 활용하고자 함.

### □ 개최현황

- 현재 F1 그랑프리는 전 세계를 순회하는 연간 월드 챔피언십 형태로 운영되며, 유럽, 아메리카, 중동, 아시아, 오세아니아 등 아프리카를 제외한 전 세계에서 대회가 개최되고 있음.
- 2025년 기준, 총 24개의 그랑프리 중 8개 그랑프리에서 스포린트 레이스가 함께 개최되었으며, 3월 14~16일 오스트레일리아 그랑프리 시작하여 12월 5일~7일 아부다비 그랑프리 시즌을 종료함.
- 2025년 F1 그랑프리는 총 21개국에서 24개 그랑프리가 개최되었으며 2025년도 시즌 동안 FOG에서 발표한 총 관중 수는 670만명으로 2022년(570만명), 2023년(600만명), 2024년(650만명)으로 지속적인 증가 추세에 있음.<sup>23)</sup>

23) <https://corp.formula1.com/formula-1-2025-season-review/>

표 IV-2. F1 그랑프리별 분석

구분	오스트레일리아	싱가포르	캐나다	벨기에	스페인(마드리드)	미국(라스베이거스)
대회명	FORMULA 1 AUSTRALIAN GRAND PRIX	FORMULA 1 SINGAPORE GRAND PRIX	FORMULA 1 CANADIAN GRAND PRIX	FORMULA 1 BELGIAN GRAND PRIX	FORMULA 1 SPANISH GRAND PRIX	FORMULA 1 LAS VEGAS GRAND PRIX
개최지	Albert Park Circuit, Melbourne	Marina Bay Street Circuit, Singapore	Circuit Gilles Villeneuve, Montreal	Circuit de Spa-Francorchamps, Stavelot	Madring(건설중), Madrid	Las Vegas Strip Circuit, Las Vegas, Nevada
주관	<ul style="list-style-type: none"> <li>Australian Grand Prix Corporation (AGPC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Singapore GP Pte Ltd</li> <li>Singapore Tourism Board(STB)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Octane Racing Group Inc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spa Grand Prix S.A.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>IFEMA MADRID</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las Vegas Grand Prix, Inc.</li> </ul>
프로모터	공공법인 (AGPC)	민간법인 (Singapore GP Pte Ltd)	민간법인 (Octane Racing Group Inc.)	공공 지배 민간법인 (Spa Grand Prix S.A.)	공공+민간 합작법인 (IFEMA MADRID)	민간법인 (Las Vegas Grand Prix, Inc.)
계약 주체	AGPC-FOG 직접 계약	Singapore GP+STB -FOG 공동 계약	Octane Racing Group -FOG 직접 계약	Spa Grand Prix S.A. -FOG 직접 계약	IFEMA MADRID-FOG 직접 계약	Las Vegas Grand Prix, Inc.-FOG 직속 운영
중앙·연방 정부 지원	없음	있음 (싱가포르관광청 60%)	있음 (연방정부 연 C\$9.8M)	없음	없음	없음
주·지방 정부 지원	있음 (빅토리아 주정부 100%)		있음 (퀘벡주 연 C\$7.8M, 몬트리올시 연 C\$11.7M)	있음 (왈로니아 주정부 연 €6~8M, 시·군)	있음 (프로모터 지배구조 기준, 공공자금 93%)	있음 (라스베이거스 관광청 연 \$10M)
민간 부담	없음	있음 (Singapore GP Pte Ltd 40%)	있음 (Octane Racing Group)	있음 (Spa Grand Prix S.A.)	있음(프로모터 지배구조 기준, 민간자금 7%)	있음
정부 보조금	<ul style="list-style-type: none"> <li>빅토리아 주정부 : 연 A\$102M (영업손실의 100%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>싱가포르관광청 : 연 S\$81~84M (총 비용의 60%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>연방정부 : 4년 C\$39.2M</li> <li>퀘벡주 : 4년 C\$31.1M</li> <li>몬트리올시 : 4년 C\$46.8M</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>왈로니아 주정부 : 연 €6~8M (향후 연 €5.0M)</li> <li>시·군 : 소규모 지원</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>라스베이거스 관광청 : 연 \$10M</li> </ul>
운영 구조	공공 단독	민간+공공 (Co-funding /Co-hosting)	민간+공공 (Co-funding)	공공 주도	민간+공공 (Co-funding)	민간 주도, 공공 스폰서십 제공



## 제5장 경주장 디자인 계획(안)

---

# 2026

인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

---

# 1. 경주장 디자인 기본방향

## 1.1 F1 그랑프리 서킷 유형

### □ 개요

- F1 그랑프리의 서킷 유형은 크게 상설서킷과 시가지(스트리트)서킷으로 구분되며, 상설서킷은 모터스포츠 경기를 위해 설계 및 건설된 트랙이며 시가지서킷은 기존의 도시 도로를 임시로 폐쇄, 그랑프리 기간 동안 일시적으로 레이스 트랙으로 활용함.
- 상설서킷은 모터레이스 전용 시설로 원활한 경기 운영에 우수하고 운영안정성이 높은 반면, 도시 외곽에 입지하여 관광 및 도시의 파급효과가 제한적이고 대규모 부지 마련, 높은 수준의 초기 투자비용, 유희시설에 대한 리스크 등의 단점이 있음.
- 반면 시가지서킷은 도시 브랜딩 효과를 극대화하고 관광·콘텐츠·MICE 산업 등과의 결합을 도모하는데 장점이 있으며 고정비 부담이 상대적으로 낮은 반면, 교통통제·소음 등으로 인한 주민민원 발생 가능성과 설치·철거 및 운영 복잡성이 상대적으로 큰 단점이 존재함.

표 V-1. 상설 서킷 및 시가지 서킷 비교

구분	상설 서킷	시가지 서킷
특징	<ul style="list-style-type: none"> <li>모터스포츠 경기를 위해 전용 설계 및 건설</li> <li>안정성·레이싱 품질·기술경쟁 등이 핵심 가치</li> <li>도시 외곽 위치, 티켓 판매 및 시설 운영 중심 직접편익 중심</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>기존 도로 임시 폐쇄, 일시적으로 레이스 트랙으로 활용</li> <li>관광·도시브랜드·스폰서 노출 극대화</li> <li>도심 개최, 관광 소비, 글로벌 미디어 노출, 도시 이미지 제고 등 간접편익 중심</li> </ul>
성격	스포츠 인프라 성격 강조	이벤트 인프라 성격 강조
장점	<ul style="list-style-type: none"> <li>모터스포츠 전용 시설로 원활한 경기 운영 가능</li> <li>교통통제 및 주민불편이 적어 반복개최에 대한 운영안정성 보유</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>도심·수변·랜드마크 등 미디어에 도시를 노출하여 브랜딩 효과 극대화</li> <li>관광·콘텐츠·MICE 산업 등과 결합, 기존 도로를 활용하여 낮은 고정비 부담</li> </ul>
단점	<ul style="list-style-type: none"> <li>대부분 도시 외곽 입지하여 관광 및 도시 파급효과, 미디어 노출 효과 제한적</li> <li>대규모 부지 마련, 높은 수준의 초기 투자비용, 유희시설 리스크</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>교통통제·소음 등으로 인한 주민민원 발생 가능성</li> <li>설치·철거 및 운영 복잡성</li> </ul>
사례	유럽 (오랜 기간 모터스포츠 대회 개최, 모나코 제외, 전통적 레이스 전용 상설서킷)	중동, 아시아 등 (최근 모터스포츠 대회 개최, 국가 및 도시 브랜드 홍보와 초기비용 절감)

## □ F1 그랑프리 서킷 시설

- F1 그랑프리 개최를 위한 시설은 크게 경기시설, 운영지원시설, 관람시설, 안전보안 체계로 구분할 수 있음.
- 특히 시가지 서킷으로 개최되는 그랑프리의 경우 피트빌딩의 유형은 영구시설과 임시 시설로 구분되며, 각 그랑프리의 지역적·운영적 특성과 여건에 따라 적합한 유형을 선택하여 활용함.
  - 임시시설의 경우 매년 설치 및 철거를 통해 행사기간 동안에만 한정적으로 부지를 점유 하므로 개발이 제한되거나 부지활용이 한정된 원도심을 활용하는 모나코, 아제르바이잔 그랑프리 등에서 주로 활용됨.
  - 영구시설은 초기 투자비용이 상대적으로 높은 편이나, 장기 개최를 전제로 할 경우 반복 설치·철거 비용을 절감할 수 있으며, 도시 랜드마크 및 MICE, 문화·관광 기능 등 복합 시설로의 활용을 통해 수익 및 지속적 파급효과 창출이 가능함.

## □ F1 그랑프리 서킷 시사점

- 상설서킷은 레이싱 품질과 기술 경쟁을 중심으로 하는 스포츠 인프라로서 연중 활용과 모터스포츠 산업 생태계의 지속적 운영이 전제되어야 하나 국내 모터스포츠 산업 특성 상 상설서킷 유지·운영에 따른 리스크가 존재함.
- 한편 인천은 국제공항을 보유한 글로벌 도시이자 해안·수변 공간, 국제업무·관광 인프라를 갖춘 복합 대도시로 도시가 갖는 이러한 자산은 상설서킷보다는 도심 경관과 이벤트 연출을 결합하는 시가지서킷 모델을 통해 가장 효과적으로 활용될 수 있음.
  - 이러한 도시 특성은 F1 그랑프리 개최를 통해 도시 브랜드 강화와 관광·MICE 전략의 플랫폼으로 활용하는 흐름과도 부합함.
- 종합적으로 볼 때, 인천에 가장 적합한 서킷의 유형은 모터스포츠 중심의 스포츠 인프라로 접근하기보다는 국제도시 인천의 브랜드 가치 제고와 관광·MICE 연계 등을 도모하는 시가지 서킷 모델로 판단됨.
- 한편 F1 인천 그랑프리를 시가지 서킷 형태로 개최할 경우, 도시 브랜딩 효과, 관광 활성화, MICE 산업과의 연계 가능성, 국제대회 수준의 운영환경 확보 등을 고려할 때 영구시설 도입이 전략적 측면에서 상대적으로 적합할 것으로 판단됨.

## 1.2 시가지 서킷 사례 분석

- 2025년 기준 시가지 서킷에서 개최되는 그랑프리는 총 8개로 각 서킷에 따라 컨셉과 특성이 존재하며 입지 및 배후지역의 유형은 공원(2개), 상업지구(3개), 운동경기장(1개), 원도심(2개) 등의 유형으로 구분됨.

| 표 V-2. F1 그랑프리 시가지 서킷

대회명	국가	도시	서킷	최초 개최시기
호주 그랑프리	호주	멜버른	앨버트 파크 그랑프리 서킷	1985
사우디아라비아 그랑프리	사우디아라비아	제다	제다 코니쉬 서킷	2021
마이애미 그랑프리	미국	마이애미	마이애미 인터내셔널 오토드롬	2022
모나코 그랑프리	모나코	몬테카를로	서킷 드 모나코	1950
캐나다 그랑프리	캐나다	몬트리올	서킷 질 빌뇌브	1967
아제르바이잔 그랑프리	아제르바이잔	바쿠	바쿠 시티 서킷	2017
싱가포르 그랑프리	싱가포르	싱가포르	마리나 베이 스트리트 서킷	2008
라스베이거스 그랑프리	미국	라스베이거스	라스베이거스 스트립 서킷	2023

- 해외사례들은 공통적으로 도시 브랜딩, 관광, 국제 이벤트 유치 전략과 시가지 서킷을 연계함으로써 레이스 자체를 넘어 도시 전반의 가시성과 경쟁력을 제고하는 수단으로 활용하고 있음.
- 특히 대부분의 해외사례의 경우 시가지 서킷을 활용한 F1 그랑프리 개최는 단순한 스포츠 이벤트가 아니라 엔터테인먼트적 요소를 포함한 도시 전체의 축제로 긴밀히 결합되어 지속 가능성을 확보할 수 있는 것으로 분석됨.
- 시가지 서킷은 입지 선택과 도시 자산 활용 방식에 따라 그 효과가 크게 좌우되며, 해외사례에서는 수변 공간, 스카이라인, 관광·업무 중심지 등 도시의 핵심 자산을 적극적으로 활용하여 미디어 노출과 관광 등의 파급효과를 확장하는 경향이 있음.
  - 도시적 상징성이 낮은 지역은 높은 개최권료와 운영비로 인한 부담 대비 효과가 제한적일 수 있어 입지 선정 과정에서 도시 자산의 가시성과 연계 가능성을 핵심 판단 기준으로 설정할 필요가 있음.

### 1.3 F1 인천 그랑프리 경주장 디자인 기본방향

- 본 구상은 F1 시가지 서킷을 단순한 레이싱 인프라가 아닌, 도시 및 국가 브랜드 강화를 위한 전략적 메가 이벤트의 공간으로 접근할 필요가 있음.
- 이러한 관점에서 본 사업의 핵심 목표는 모터레이스 또는 서킷 자체의 우수성이나 경쟁력보다는 도시 브랜딩 강화, 관광 활성화, 국제 이벤트 유치를 통한 글로벌 인지도 제고에 있음.
- 따라서 시가지 서킷은 인천이 보유한 국제공항, 해안 및 수변 경관, 국제도시 이미지 등 차별화된 도시 자산이 전면에서 드러나도록 구성하는 것을 기본방향으로 함.
- 또한 경주장 입지 전략은 일반적인 공공시설 또는 스포츠 인프라의 공간 적합성에 따라 결정하기보다는 도시 기능과 교통 체계, 민원 발생 가능성, 미디어 연출 효과, 시민 수용성, 주민 불편, 지속 가능성 등을 종합적으로 고려할 필요가 있음.
- 특히 시가지 서킷의 특성상 공간 활용의 유연성이 중요한 요소로 작용하므로 입지 선정 과정에서 운영관리 측면에서 현실적 가능성도 함께 검토할 필요가 있음.
- 이에 따라 입지선정을 위한 시가지 서킷 대상후보지가 갖는 특성을 분류하고 해외 사례별 서킷 유형을 분류하여 인천 그랑프리에 적합한 대상후보지를 선정함.
- F1 그랑프리의 성격, 기대효과, 지역에 미치는 영향 등을 종합적으로 고려하여 시가지 서킷 대상지가 갖는 특성 요소를 다음과 같이 분류할 수 있음.

표 V-3. 시가지서킷 특성

구분	내용
도시 브랜딩 및 상징성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 글로벌 미디어 노출을 통해 도시 이미지를 직관적으로 전달</li> <li>▪ 스카이라인·수변·랜드마크 등 도시 정체성이 시각적으로 구현 가능 여부</li> </ul>
관광 경제 파급효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 관광, MICE, 문화 콘텐츠와 연계를 통해 방문객 체류 및 소비 유도 가능성</li> <li>▪ 대회 기간 외에도 도시 활용도가 확장될 수 있는 공간 구조인지를 고려</li> </ul>
미디어 방송 연출 효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 글로벌 중계 및 SNS 확산에 유리한 경관과 도시 배경</li> <li>▪ ‘도시 자체가 콘텐츠가 되는’ 이벤트 구현 가능성</li> </ul>
교통 및 도시기능과의 정합성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 광역·도시 교통체계와의 연계 가능성, 우회 동선 확보 여부, 교통 통제로 인한 도시 기능 저해 최소화</li> </ul>
시민수용성 및 민원 관리 가능성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 소음, 교통 통제, 생활 불편에 대한 관리 가능성</li> <li>▪ 주거 밀집 지역과의 거리, 공원·수변 등 완충 공간 확보 여부</li> </ul>
지속 가능성 및 확장성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 향후 도시 개발 전략 및 공공 민간 투자 연계 가능성</li> </ul>

## 2. 대상 후보지 검토

### 2.1 대상 후보지 검토

- 경주장 입지 대상 후보지는 해외 시가지 서킷 사례의 유형을 분석하고 인천의 도시 구조, 개발계획 및 각 권역의 입지적 특성을 종합적으로 반영하여 검토함.
- 해외 그랑프리 시가지 서킷 유형은 도시와 서킷의 결합 방식, 공간 구성 및 제약조건, 개최 목적과 운영 방식, 기대효과 등을 기준으로 분류 가능함.

표 V-4. 시가지서킷 유형 구분

구분		내용	사례
도심 활용형	상징적 도심형 시가지 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 핵심 개념 : 전통적 도심 조직을 그대로 서킷으로 활용, 도시의 역사·상징성을 콘텐츠화</li> <li>▪ 공간 특성 : 도심 밀집, 도로 폭 협소, 도시 기능에 직접적 영향</li> <li>▪ 운영 특성 : 교통·민원 리스크 큼, 상징성높음, 반복 개최 부담 큼</li> </ul>	모나코 아제르바이잔
	브랜딩 도심형 시가지 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 핵심 개념 : 도심 핵심 공간을 '무대' 로 활용, 레이스 + 엔터테인먼트 + 관광 결합</li> <li>▪ 공간 특성 : CBD·위터프런트·랜드마크 인접, 야간 연출·미디어 중심</li> <li>▪ 운영 특성 : 높은 운영비, 공공 개입 필수. 글로벌 미디어 파급력 큼</li> </ul>	싱가포르 라스베이거스
완충 연계형	완충형 시가지 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 핵심 개념 : 도심 내 또는 인근에 있으나 공원·수변·섬이라는 완충 공간 활용</li> <li>▪ 공간 특성 : 도심과 물리적으로 인접, 기능적으로는 분리, 넓은 도로·임시시설 설치 용이</li> <li>▪ 운영 특성 : 민원 관리 상대적으로 용이, 반복 개최에 유리, 상징성 상대적으로 부족</li> </ul>	호주 캐나다 마이애미
	확장·연계형 시가지 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 핵심 개념 : 재개발지·신도시·항만·외곽 대규모 부지 활용, 이벤트를 도시·국가 개발의 촉매로 사용</li> <li>▪ 공간 특성 : 통제 용이, 주거지와 분리, 공간적 연출 상징성 부족</li> <li>▪ 운영 특성 : 민원 부담 낮음, 장기 개발 전략과 결합 시 효과 증대</li> </ul>	사우디아라비아

- 이와 같이 분류한 시가지 서킷의 유형과 특성을 바탕으로 인천의 도시 구조 및 각 입지의 공간적·기능적 특성을 종합적으로 고려하여 인천광역시 내 대상 후보지를 도출하고, 각 시가지 서킷 유형에 매칭하여 검토할 필요가 있음.
- 이후 유형별로 매칭된 대상 후보지를 중심으로 다양한 전문가를 대상으로 한 정량적·정성적 세부 분석을 수행함으로써 가장 적합한 대상지 선정에 위한 합리적 판단 과정을 추진함.

## 2.2 대상 후보지 분석

- 해외 시가지 서킷의 특성과 유형 구분에 따라 인천 내에서 시가지 서킷으로 활용 가능한 시가지 서킷 유형별 총 7개소의 대상 후보지를 분석함.

표 V-5. 입지평가 대상 후보지 유형구분

구분		특성	대상 후보지
도심 활용형	상징적 도심형 시가지 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 도시 브랜딩 및 상징성</li> <li>▪ 전통적 도심 구조를 서킷으로 활용</li> <li>▪ 높은 민원노출 부담</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 문학경기장 일원</li> <li>▪ 아시아드경기장 일원</li> <li>▪ 청운대 캠퍼스 일원</li> </ul>
	브랜딩 도심형 시가지 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 레이스 + 엔터테인먼트 + 관광 결합</li> <li>▪ 도시 브랜딩을 통한 관광경제 파급효과 기대</li> <li>▪ 비교적 높은 민원노출 부담</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 송도 일원</li> <li>▪ 골든하버</li> </ul>
완충 연계형	완충형 시가지 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 도심 내 완충공간을 활용</li> <li>▪ 교통 및 도시 기능과의 정합성</li> <li>▪ 시민수용성 및 민원 관리 가능성 높음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 송도 일원</li> <li>▪ 아시아드경기장 일원</li> </ul>
	확장·연계형 시가지 서킷	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 이벤트를 도시 개발의 촉매로 활용</li> <li>▪ 시민수용성 및 민원 관리 가능성 높음</li> <li>▪ 지속 가능성 및 확장성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 골든하버</li> <li>▪ 미단시티</li> <li>▪ 로봇랜드</li> </ul>

- 문학경기장
  - 문학경기장은 상징적 도심형 시가지 서킷으로 모나코·아제르바이잔과 같은 상징적인 원도심 경관에 해당하지는 않으나, 유럽·미국 등의 글로벌 시청자에게 아시아권 특유의 생동감 넘치는 시각적 효과를 기대할 수 있음.
  - 또한 기존 대규모 체육시설과 기반 인프라를 활용할 수 있다는 점에서 공간 확보 및 운영 측면의 효율성이 있으며, 원도심의 재활성화 또한 기대할 수 있음.
- 아시아드주경기장
  - 아시아드주경기장은 상징적 도심형 시가지 서킷의 특성과 완충형 시가지 서킷의 특성을 동시에 보유한 입지에 해당함.

- 아시아드주경기장 인근은 아시아드주경기장의 수려한 경관과 원도심의 이미지를 동시에 보유한 상징적 도심형 서킷의 특성을 가짐.
- 한편 아시아드주경기장은 마이애미 서킷과 유사한 형태로 경기장 부지 내에 주차장 등을 활용하여 서킷 조성이 가능하므로 교통통제 등으로 인한 민원요소를 일부 경감할 수 있어 완충형 시가지 서킷의 특성을 동시에 가짐.
- 또한 아시아드주경기장은 기존 관람석, 미디어, VIP, 운영시설 등을 활용할 수 있어 운영 효율성과 공간 활용 측면에서 장점을 보유하고 있으며, 유휴 공공시설의 재활성화라는 정책적 의미를 가짐.

#### ○ 골든하버

- 골든하버는 브랜딩 도심형 시가지 서킷의 특성 일부와 확장연계형 시가지 서킷의 특성을 가진 대상지에 해당함.
  - 항만을 기반으로 한 입지로 도심에 해당하지는 않으나 항만도시인 인천의 상징성을 보유함.
  - 골든하버 지역은 개발예정지역으로 F1 그랑프리를 통해 개발 촉매로 활용 가능한 확장연계형 서킷에 해당함.
- 특히 골든하버는 항만·해안 경관을 기반으로 한 수변 입지로서 도시 경관과 연계한 미디어 연출 및 관광 콘텐츠 확장이 가능한 잠재력을 보유하고 있으며, 또한 공항 접근성과 연계한 글로벌 관람객 유입 전략을 구상할 수 있다는 점에서 기본방향 중 도시 자산 활용 및 국제 관광 연계 원칙에 부합함.

#### ○ 미단시티

- 미단시티는 전형적인 확장연계형 서킷으로 개발 예정지이며, 도로 폭과 공간 구조 측면에서 시가지 서킷 설계의 유연성이 높고 민원 발생 가능성이 상대적으로 낮다는 장점을 가짐.
- 또한 인천국제공항이 입지한 영종도에 위치하여 공항 접근성이 우수하여 ‘공항-도시-이벤트 공간’ 연계 전략 구현이 가능함.

#### ○ 송도 달빛축제공원

- 송도 달빛축제공원은 브랜딩 도심형 시가지 서킷의 특성과 완충형 시가지형 서킷의 특성을 동시에 보유한 입지에 해당함.
  - 송도는 국제업무지구, 수변·공원, 고층 스카이라인이 결합된 공간 구조를 갖춘 대표적인 국제 도시로 레이스·엔터테인먼트·관광이 결합되어 글로벌 미디어 노출과 도시 브랜딩 측면에서 전형적인 브랜딩 시가지 서킷 입지에 해당함.
  - 또한 달빛축제공원 외에도 인근에 센트럴파크, 워터프론트 등 다양한 공원이 입지하여 이를 적극 활용가능한 서킷의 조성이 가능하므로 완충형 시가지 서킷의 특성을 보유하고 있음.
- 또한 관광, MICE, 국제행사와의 연계가 용이하고, 방문객 체류·소비 유도 효과가 높아 도시 브랜딩·관광·미디어·지속 가능성 등을 기대 가능함.

○ 로봇랜드

- 로봇랜드는 도심외곽에 입지한 확장연계형 서킷으로 계획적으로 조성 중인 개발 예정지이며, 도로 폭과 공간 구조 측면에서 시가지 서킷 설계의 유연성이 높고 민원 발생 가능성이 상대적으로 낮다는 장점을 가짐.

○ 청운대학교 인천캠퍼스

- 청운대학교 인천캠퍼스는 상징적 도심형 시가지 서킷의 입지로 고밀도 압축형 도시 풍경, 비서구권 대도시의 생동감 등 새로운 시각적 연출이 가능하며, 원도심의 재활성화 또한 기대할 수 있음.

| 표 V-6. 입지평가 대상 후보지

구분	위치
가. 문학경기장	인천광역시 미추홀구 매소홀로 618 일원
나. 골든하버	인천광역시 연수구 송도동 300-5 일원
다. 아시아드주경기장	인천광역시 서구 봉수대로 806 일원
라. 송도 달빛축제공원	인천광역시 연수구 센트럴로 350 일원
마. 미단시티	인천광역시 중구 운북동 1283 일원
바. 로봇랜드	인천광역시 서구 로봇랜드로 155-11 일원
사. 청운대학교 인천캠퍼스	인천광역시 미추홀구 석정로 165 일원



## 3. 대상지 입지평가

### 3.1 입지평가 개요

- 인천광역시 내에서 F1 그랑프리 시가지 서킷 조성이 가능한 최적의 대상지를 도출하기 위해 AHP(Analytical Hierarchy Process)를 활용한 정량적 입지평가와 기술·공간 적합성 검토를 병행한 종합 분석을 수행함.
- 이를 통해 객관적 지표 기반의 비교와 실제 구현 가능성에 대한 전문적 판단을 동시에 반영하고자 하였으며, 대상지 선정은 단순한 물리적 입지 조건의 비교보다는 국제대회 개최의 실현 가능성, 지속성, 도시 전략적 가치 등을 포함하는 다층적 검토 과정으로 설정함.
- 대상지 선정은 다음과 같이 3단계 절차로 수행함.
  - ① 전문가 구성 및 평가기준 도출
  - ② AHP 기반 정량적 입지평가 수행(평가기준 및 가중치 도출 포함)
  - ③ FIA·FOG 현장 중심 기술·공간 적합성 검토 및 협상을 통해 정량 결과를 보완·해석
- 이를 통해 단순한 합산 점수에 따른 정량적 우열 결정 방식이 아니라, 정량적 결과와 정성적 판단을 통합하여 기술적 실현 가능성과 전략적 가치가 모두 높은 대상지를 선별하고자 함.

### 3.2 입지평가 기준

#### □ 평가 기준 설정 방향

- 본 연구는 시가지 서킷 특성을 반영하여, 전통적인 경기장 중심 평가 항목 외에 도시 조화성, 민원 가능성, 관광·숙박 연계성, 정책 부합성 등을 주요 판단 요소로 포함함.
- 평가기준(안)은 모터스포츠·도시계획·경영 분야 전문가 자문을 거쳐 보완·확정하였으며, 7개 대분류 14개 소분류 평가항목으로 구성함.

## □ 입지평가 항목 구성

- 입지평가 항목은 7개 대분류 14개 소분류로 구성함.

| 표 V-7. 입지선정 평가기준

대분류	소분류	비고	평가 자료
접근성	대중교통여건	공항, 광역버스, 버스, 지하철 등 대중교통 접근성	▪ 반경 1km 내 광역 및 공항버스 노선 수, 지하철역 및 버스정류장 수
	지역교통여건	지역 교통 영향	▪ 후보지 인근 상습정체구간 여부 및 대체도로 확인 (인천광역시 교통정보센터 <a href="https://fitic.go.kr/stat/habitTrafficView.do">https://fitic.go.kr/stat/habitTrafficView.do</a> )
시장성	배후지여건	배후지 개발수준	▪ 구별 낙후도 지수(1등급~5등급) 및 인천광역시 주요상점가 현황 자료
	연계관광자원	관광자원 분포 및 연계성	▪ 반경 15km 내 내외국인 상위 10개 인기관광지 수 (한국관광공사 한국관광데이터랩 <a href="https://datalab.visitkorea.or.kr">https://datalab.visitkorea.or.kr</a> )
경제성	기반시설소요	상하수도, 전기, 가스, 인터넷 등 필수 인프라 수준	▪ 상하수도, 전기, 가스, 인터넷 등의 기반시설 수준
	건축·토목공사 요구 수준	건축 및 토목공사 수준과 비용	▪ 건축 및 토목공사 수준
개발 용이성	부지확보용이성	Paddock/Pit building 부지의 국공유지 비율 및 활용 가능성 분석	▪ 국공유지 : 구역의 필지 단위 국공유지 여부 확인 (국유재산포털, 인천광역시 공유재산 현황 <a href="https://www.k-pis.go.kr/addMapView.do">https://www.k-pis.go.kr/addMapView.do</a> ) ▪ 사유지 : 필지 단위 도시공사 등 보유분 (인천도시공사 부동산공급정보 및 등기소 <a href="https://land.ih.co.kr/open_content/sub/songdo/plan.jsp">https://land.ih.co.kr/open_content/sub/songdo/plan.jsp</a> )
	토지이용규제	Paddock/Pit building 부지의 개발계획, 용도지역 및 변경 가능성 분석	▪ 용도지역 행위제한사항 확인 - 자동차경주장 및 부속시설, 제1종 및 2종 근린생활시설, 문화 및 집회시설 ▪ 개발계획 확인 - 지구단위계획, 절대/상대보호구역, 철도보호지구, 성장관리권역, 경제자유구역 등 확인 ▪ 토지이용계획 및 도시계획 등 (국토교통부 토지이음 <a href="https://www.eum.go.kr/">https://www.eum.go.kr/</a> )
	민원가능성	인근 주민 민원 가능성	▪ Track 통과 읍면동 인구 수 및 도로 정체 여부 반영 (통계청 통계지리서비스 <a href="https://sgis.kostat.go.kr/">https://sgis.kostat.go.kr/</a> )
환경성	환경영향	대기, 물, 토지 등 자연환경에 미치는 영향	▪ 국토환경성평가 등급 (환경부 국토환경성평가지도 <a href="https://webgis.neins.go.kr/map.do">https://webgis.neins.go.kr/map.do</a> )
	경관성 및상징성	후보지 인근의 경관 및 상징성	▪ 위성사진 및 경관사진자료 등
지역 여건	숙박시설	숙박시설 수준	▪ Pit Building 반경 10km 내 3성 이상 호텔 객실 수 (문화체육관광부, 2024년 관광숙박업 등록 현황)
	의료시설	의료시설 수준	▪ Pit Building 반경 10km 내 의료시설 수
정책 부합성	정책부합성	관련 개발계획 및 정책방향과의 적합성	▪ 개발계획 및 정책방향, 후보지 현황 등의 적합성 고려

주. 평가기초자료는 교통정보, 관광데이터, 토지이용계획, 국공유지·사유지 현황, 환경성평가 등 객관자료 중심으로 구성하되, 패독·피트 등 핵심 시설 배치 가능성은 설계·기술 관점 검토(Tilke)를 병행하여 판단함.

## □ 평가항목 중요도(AHP) 산출

- AHP 조사 및 자문 개요는 다음과 같음.
  - (자문 기간) 2025년 9월 29일 ~ 2025년 9월 30일 / 방문 인터뷰
  - (조사 기간) 2025년 10월 1일 ~ 2025년 10월 10일 / 방문 인터뷰
    - 평가항목 중요도 조사
  - (전문가 구성) 모터스포츠·도시계획·경영 분야 총 5인

| 표 V-8. 평가항목 중요도 : AHP 조사

대분류	대분류 중요도 (A)	소분류	소분류 비중 (B)	소분류 중요도 (A×B)
접근성	0.141	대중교통여건	49.0%	0.069
		지역교통여건	51.0%	0.072
시장성	0.130	배후지여건	57.0%	0.074
		연계관광자원	43.0%	0.056
경제성	0.161	기반시설소요	55.7%	0.090
		건축·토목공사요구수준	44.3%	0.071
개발용이성	0.185	부지확보 용이성	47.0%	0.087
		토지이용 규제	23.2%	0.043
		민원가능성	29.8%	0.055
환경성	0.077	환경영향	25.0%	0.019
		경관성 및 상징성	75.0%	0.058
지역여건	0.140	숙박시설	68.3%	0.096
		의료시설	31.7%	0.044
정책부합성	0.167	정책부합성	100.0%	0.167

## 3.3 입지평가 결과

### 가. 정량적 입지평가 결과

- 후보지 평가(전문가 조사) 결과, 근소한 차이로 송도 달빛축제공원(85.83점)가 1순위, 아시아드주경기장(85.15점)이 2순위로 도출됨.

| 표 V-9. 후보지 평가결과

성명	문학 경기장	골든하버	아시아드 주경기장	송도 달빛축제공원	미단시티	로봇랜드	청운대
○○○	78.34	67.11	89.24	89.31	58.88	57.46	62.04
○○○	63.67	41.55	87.52	84.44	45.74	47.22	57.26
○○○	71.10	57.09	80.38	83.97	59.40	50.58	59.65
○○○	60.29	65.06	83.11	87.84	59.39	54.62	60.51
○○○	70.78	64.71	85.50	83.61	58.88	52.74	59.65
평균 점수	68.84	59.10	85.15	85.83	56.46	52.53	59.82
순위	3	5	2	1	6	7	4

- 1·2순위인 송도와 아시아드의 점수 차이는 0.68점(약 0.8%)으로 매우 작으며, 평가자 5인의 점수를 이용한 T-test(이분산 양측검정) 결과 p-value가 0.74(>0.05)로 도출되어, 두 후보지 간 평균점수 차이는 통계적으로 유의하다고 보기 어려움.
- 다만 평가자 간 편차는 송도(5.7점)가 아시아드(8.9점)보다 낮아, 송도가 비교적 안정적인 평가를 받은 후보지로 해석 가능함.

| 표 V-10. 평가자별 아시아드(A), 송도(B) 두 대상 후보지에 대한 평가결과

성명	아시아드			송도		
	상	중	하	상	중	하
○○○	10	2	2	9	4	1
○○○	10	3	1	9	1	4
○○○	7	6	1	6	8	0
○○○	8	5	1	8	6	0
○○○	9	4	1	7	6	1
합계	44	20	6	39	25	6

## 나. 정성적 입지평가 결과

- 정성적 입지평가는 FIA 기준을 기반으로 각 후보지 별 그랑프리외의 기술적 요구 사항과 이벤트의 성공에 영향을 미치는 광범위한 도시 및 물류적 고려 사항을 모두 반영하고, 이후 후보지에 대한 FOG와의 논의를 통해 평가를 수행함.

### □ 종합

- 각 후보지에 대한 개별 평가 이후, 정의된 기준에 따라 종합 비교 분석을 실시함. 모든 후보지는 고유한 장점과 한계를 가지고 있으나, 시가지 서킷의 공간적·기술적·맥락적 요구사항을 충족하는 능력에 있어 분명한 차이가 있음.
- 아시아드주경기장과 달빛축제공원은 여러 항목에서 경쟁력이 있음. 특히 도시 조화, 독창적 요소, 레이아웃 잠재력, 그리고 인천이 국제 레이스 캘린더에서 독창적 정체성을 확보할 수 있는 능력 측면에서 우수한 평가를 받았음. 두 후보지는 기존의 도시적 환경, 접근성, 운영 인프라 수용 능력에서도 뚜렷한 강점을 가지고 있음.
- 문학경기장, 미단시티, 로봇랜드는 기술적으로 실현 가능성이 있으나, 현 시점에서는 매력적인 이벤트 분위기를 창출하기 위한 도시 개발 측면이나 건축적 여건이 부족함. 장기적으로 추가 개발을 통해 잠재력이 실현될 수 있으나, 현재 단계에서는 즉각적인 실행 후보지로서는 매력이 낮게 평가됨.

- 골든하버와 청운대학교는 패독 및 피트 시설 부지 부족, 지형적 제약 등의 문제로 인해 뚜렷한 한계가 있음. 따라서 현 단계에서는 추가 검토 대상에서 제외하는 것이 적절함.
- 종합적으로, 본 비교 분석 결과 아시아드주경기장과 송도 달빛축제공원이 F1 인천 그랑프리 차기 개발 단계의 가장 유망한 후보지로 도출됨.

## 다. 입지평가 종합

- 정량적 입지평가(AHP)와 정성적 입지평가(FIA·FOG 관점) 결과를 종합할 때, 아시아드주경기장과 송도 달빛축제공원이 F1 인천 그랑프리 차기 단계에서 가장 적합한 후보지로 도출되었음.
- 그러나 사전 타당성 조사를 위한 마스터플랜 대상지를 선정하기 위해 각 후보지 대해 초기 경주장 디자인 계획안을 수립하고, 이를 바탕으로 도시 브랜딩, 시각적 효과, 배후지역, 공간구조, 건축 토목 등의 다양한 관점으로 추가적인 입지 평가를 수행함.
- 송도 달빛축제공원은 개발계획, 주거지역, 공원입지 등을 고려하였으며, 기존 공원녹지 및 공원시설의 훼손 등을 최소화하고 교통·소음 등의 주민 불편을 최소화할 수 있도록 공원 내 부지 및 시설 활용을 중심으로 방향을 설정함.
- 송도 달빛축제공원의 레이스트랙은 총 길이 4.9km로 15개 코너가 있으며 피트빌딩은 달빛축제공원의 우측 경계에 설치되며, 공원의 녹지 및 워터프론트와 현대적 건물이 조화된 형태로 구성, 직선주로는 950m으로 기존 도로를 활용함.
- 아시아드주경기장은 기존 경기장 시설 활용도, 주거지역, 부지 내 시설 활용도 등을 고려해 경주장 디자인을 도출하였으며, 주경기장 유휴 부지를 최대한 활용하고 직선주로는 녹지와 인접한 도로를 활용하는 방안을 제안함으로써 인근 주거지역의 교통·소음 등의 주민 불편을 최소화하는 방향으로 초기 디자인을 제안함.

| 그림 V-11. 경주장 기본구상



- 아시아드주경기장의 레이스트랙은 총 길이 4.9km로 19개 코너가 있으며 주경기장 내부를 통과하는 형태로 구성, 피트빌딩은 보조경기장 인근에 설치되어 직선주로는 1,110m로 기존 도로를 활용함.

## □ 시각적 이미지 및 도시 브랜딩 측면

- 송도 달빛축제공원은 시각적 이미지와 도시 브랜딩 측면에서 종합적으로 적절한 경쟁력있는 후보지로 평가됨.
  - 센트럴파크·워터프론트·녹지·고층 스카이라인·한옥 등의 조합으로 세계적으로 찾기 어려운 매력적인 트랙 비주얼을 가짐.
  - 글로벌 방송·SNS에서 강력한 도시 이미지 확보가 가능하며 싱가포르·모나코·라스베이거스처럼 도시 자체가 콘텐츠가 될 수 있음.
- 아시아드 주경기장 일원은 기존시설의 활용 및 원도심의 재활성화라는 도시 브랜딩 측면에서 우수한 장점이 있으나, 송도에 비해 비교적 시각적 이미지 측면의 효과가 제한적임.
  - 아시아드 주경기장은 2014년 아시안게임 개최 이후 유휴부지를 활용한 서킷 설계 시 기존의 시설을 재활용하고 인천 원도심 재활성화를 위한 동력으로 작용한다는 점에서 도시 브랜딩 측면의 장점이 있음.
  - 그러나 배후지역이 녹지, 주거지역 등으로 구성되어 국제적 랜드마크가 부족하여 시각적 이미지 측면에서 상대적으로 불리한 요소가 있음.

## □ 배후지역 여건 측면

- 송도 달빛축제공원 일원은 경제자유구역 및 개발계획 등으로 활용가능한 부지가 제한적이나 팬존·패독·관람동선을 도시 공간과 자연스럽게 연계하여 구성 가능함.
  - 유휴부지가 제한적이며 대부분의 부지가 민간·공공에 의한 개발계획이 있음.
  - 그러나 송도는 한국에서 가장 국제화된 도시로 MICE·국제업무 중심과 직접 연결되어 F1과 연계한 국제회의·전시회·스폰서 이벤트 등이 가능하며, 호텔·레스토랑·쇼핑·엔터테인먼트 등의 인프라가 집적되어 방문객의 소비 및 체류 유도 효과가 높음.
- 아시아드 주경기장 일원은 경기장 및 인근 부지는 공간 확보 측면에서 우수하며 다양한 구조의 대규모 이벤트 활용이 가능하며, 원도심의 재활성화 측면에서 긍정적인 효과가 기대되나 도심·관광지와의 연결성 부족이 우려됨.

- 반면 아시아드 주경기장은 녹지, 산지, 주거지역 등으로 둘러싸여 있으며 인근 상업시설 및 상점가 등 배후지역의 주요 상권 부재로 방문객의 체류유도 효과에 한계가 있음.
- 아시아드 주경기장 인근의 경우 방문객을 위한 10km 이내 숙박시설의 수가 송도 달빛축제 공원에 비해 약 1/4 수준으로 숙박시설 부족이 한계점으로 지적됨.

## □ 공간구조적 측면

- 송도 달빛축제공원의 경우 현대적 스트리트시트를 구현할 수 있는 직선과 곡선의 조합, 폭 넓은 도로, 워터프론트 등이 구성되어 있으며, FIA Grade 1 기준을 충족할 수 있는 도로의 폭과 런오프 구역 확보가 비교적 용이함.
- 아시아드 주경기장 일원의 경우 기존의 경기장 시설을 활용하여 관람석, VIP Hospitality, 미디어, 운영·통제실 등 공간 활용도가 높으며, 특히 경기장의 입구로 진입하여 벽을 넘어 나가는 등의 창의적인 레이스트랙 설계가 가능함.

## □ 건축·토목 측면

- F1 레이스트랙은 타이어 하중, 다운포스, 제동, 높은 횡력 등으로 레이스트랙 전반에 걸친 노상 안정처리, 구조층(기층·중간층·표층) 재구성, 배수·집수·맨홀 전면 재배치 등의 대규모 재포장 공사가 필요함.
- 이러한 측면에서 기존에 설치된 도로를 주로 활용하는 송도 달빛축제공원에 비해 오픈스페이스로 구성된 아시아드주경기장 및 일원의 경우 지장물 이설, 기반공사, 아스팔트 포장 등 레이스트랙 확보에 비교적 높은 비용이 발생할 것으로 예상됨.
  - 또한 아시아드주경기장을 레이스트랙의 일부로 활용하기 위한 트랙의 기하구조 및 곡률 등을 고려할 때 안정적인 램프 구조 설계를 위해 추가적인 고도차 확보를 위한 높은 수준의 토목공사가 요구됨.

## □ 입지평가 결과

- 송도 달빛축제공원과 아시아드 주경기장 일원에 대해 추가적인 분석 결과, 각 후보지는 고유한 특성과 장단점을 보유하고 있어 우위 판단에는 한계가 있으나, 마스터플랜의 수립 및 사전타당성 조사·분석을 위해서는 우선적으로 검토할 대상지의 선정이 필요한 것으로 판단됨.
- 이에 따라 전반적으로 균형적인 여건을 갖춘 송도 달빛축제공원을 우선분석대상지로 선정하여 이를 중심으로 마스터플랜 설계 및 사전 타당성 조사를 단계적으로 추진하고, 그 결과를 토대로 향후 사업추진 방향을 종합적으로 검토하는 방안을 제안함.

## 4. 경주장 디자인 마스터 플랜 및 계획(안)

### 4.1 사업대상지 분석

- 경주장의 입지는 송도국제도시에 위치한 송도 달빛축제공원을 중심으로 조성할 계획으로 주거밀집지역과 비교적 이격되어 있어 행사 운영 여건이 양호하고 광폭 도로 및 개방형 공간을 갖추고 있으며 자연경관과 현대적 도시경관이 조화를 이룸.
  - 현재 송도 달빛축제공원은 근린공원으로서의 역할과 동시에 펜타포트 야외공연장, 보조 공연장 등의 공연시설을 갖추고 있어 다양한 축제 및 이벤트 행사에 높은 활용도를 가짐.
- 또한 인천지하철 1호선 센트럴파크역, 국제업무지구역, 송도달빛축제공원역 등이 인접하여 접근성이 우수하며, 인근에는 송도 센트럴파크, 워터프론트아암호수 등 수변·녹지 공간이 분포하고 있으며, 포스코타워송도, G타워, 인천대교 등이 스카이라인이 조성되어 있음.
- 송도 달빛축제공원을 중심으로 피트빌딩 등 주요 시설이 위치할 부지에 대한 분석을 통해 개발 가능성, 접근 용이성, 경주장 디자인 등을 종합적으로 고려 마스터플랜 계획을 도출함.
  - 송도달빛축제공원 부지는 자연녹지지역, 근린공원으로 지정되어 자동차 경기장 자체는 행위허가 대상 범위 내에서 가능할 것으로 해석되나, 피트빌딩의 공원시설 해당 여부에 따라 추가적인 행정적 소요가 발생할 가능성이 있음.
  - 반면 국제업무단지의 일반상업지역은 개발 가능한 면적 및 부지의 형상 등으로 인해 구상할 수 있는 범위가 제한적이며, 국제업무단지로 지정되어 향후 개발계획 등에 따른 개발 불확실성이 높고 주거밀집지역과 비교적 인접하여 소음·진동·교통 통제 등으로 인한 주민 불편 가능성이 있는 지역임.
- 이에 따라 피트빌딩 대상 부지에 대한 개발 가능성, 공간 활용성, 경주장 디자인 적합성 및 지속 개최 가능성 등을 종합적으로 검토하기 위하여, 사업대상지에 대한 세부 입지 분석 및 기술적 타당성 검토를 수행함.

- 법·제도적 측면에서 달빛축제공원은 자연녹지지역 및 근린공원으로 지정되어 있어 자동차 경기장 자체는 문화·집회시설로 해석 가능하나, 공원 내 영구 피트빌딩은 「공원녹지법」상 공원시설 해당 여부가 핵심 쟁점으로 작용할 수 있음.
- 공간 수용성 및 개발 유연성 측면에서 달빛축제공원은 비교적 넓은 면적과 자유로운 부지 형상을 확보하고 있어 서킷 구성의 유연성이 높으며, 팬존·부대행사 공간 등 복합 이벤트 공간을 조성하기에 유리한 여건을 갖추고 있음.
  - 다만 녹지 기능의 유지라는 측면에서 대규모 상설 구조물 등의 설치에 부담이 있으나, 가설 구조물 중심의 시가지 서킷 모델은 수용 가능성이 비교적 높은 것으로 판단됨.
- 반면 일반상업지역은 복합개발이 가능하여 대규모 패독, 미디어센터, 피트빌딩 등을 수용할 수 있는 물리적 여건을 갖추고 있는 반면 개별 필지 규모가 제한적이고 부지 형상이 일정 부분 제약되어 있어 경주장 동선 설계 및 패독 배치 등에 있어 디자인 상의 제약이 발생할 가능성이 있음.
  - 또한 국제업무지구 내 핵심 상업용지를 영구 이벤트 시설로 활용할 경우 향후 상업·업무 기능 개발과의 기회비용 측면도 함께 고려할 필요가 있음.
- 사회적 수용성 및 정책 리스크 측면에서 달빛축제공원은 공원 기능 훼손 우려에 대한 부담이 있으나, 연 1회 등 한시적 개최를 전제로 할 경우 상시 소음 발생 구조가 아니므로 지속적 민원 발생 가능성은 상대적으로 낮은 편임.
  - 특히 송도국제도시 개발계획안내도에 따르면 일반상업지역 부지 인접 지역에 초·중등학교 신설이 예정되어 있어, 향후 교육환경 보호구역 지정 및 소음 규제 강화 등 추가적인 제도적 변수도 고려할 필요가 있음.
- 달빛축제공원은 기존 대규모 축제·공연 인프라를 활용할 수 있고, 비상설 이벤트형 모델 구축 시 공원 기능과 병행 가능하다는 점, 상업 핵심 부지의 개발 잠재력을 보전할 수 있다는 점, 그리고 '도시 문화 페스티벌형 모터스포츠'로의 브랜딩이 가능하다는 점에서 이벤트형 개최 모델에 적합한 대안으로 평가됨.
- 반면 일반상업지역은 법적 안정성 확보, 상설 피트빌딩 및 패독 조성 가능성, 고층·복합개발과 연계한 민자사업 구조 설계 가능성, 국제 비즈니스지구 이미지와의 연계성 측면에서 상설·중장기 모터스포츠 거점화 모델에 적합한 입지로 판단됨.
- 따라서 시가지 서킷 기반의 도심형 국제 이벤트 모델을 전제로 하면서도 주거밀집 지역과 일정 부분 이격된 완충형 서킷 특성을 동시에 확보할 수 있다는 점에서 달빛 축제공원이 정책적 부담을 상대적으로 분산할 수 있는 대안으로 판단됨.

## 4.2 서킷 내 주요 도입시설

시설명	내용
패독 (Paddock)	<ul style="list-style-type: none"> <li>F1 그랑프리 운영 중심 구역으로, 각 팀·FIA·공식 관계자가 출입하는 핵심 공간임.</li> <li>팀 트랜스포터, 장비 보관 공간, 드라이버 및 팀 스태프 동선이 집중되는 구역</li> <li>차량 준비, 전략 회의, 공식 미팅 등이 이루어지는 레이스 운영의 실질적 역할을 수행함.</li> </ul>
피트 빌딩(Pit Building)	<ul style="list-style-type: none"> <li>트랙과 연결된 건물로 피트레인(Pit Lane)을 따라 배치되는 경기 운영 핵심 시설임.</li> <li>1층은 각 팀의 피트박스 및 차량 정비 공간, 2층은 팀 운영실·VIP 공간 등으로 구성됨.</li> <li>스타트, 피트스탑, 차량 점검 등 핵심 장면이 발생하는 레이스의 상징적 공간임.</li> </ul>
팀 빌딩	<ul style="list-style-type: none"> <li>2층 규모의 유닛은 팀별 전용 브랜딩을 구현할 수 있도록 설계됨.</li> <li>테라스, 유리 파사드, 고급 마감재를 적용해 프리미엄 수준의 외관 및 공간을 제공함.</li> </ul>
레이스 컨트롤	<ul style="list-style-type: none"> <li>경기 감독과 안전 운영의 지휘 본부 역할을 수행하는 통합 통제 공간임.</li> <li>레이스 디렉터, 경기위원장, FIA 관계자가 상주하며 실시간 경기 상황을 모니터링하고 의사결정을 수행함.</li> <li>트랙 CCTV, 통신망, 타이밍 시스템과 연계되어 사고 대응·페널티 결정 등이 이루어짐.</li> </ul>
미디어 센터	<ul style="list-style-type: none"> <li>F1 그랑프리 운영에 필요한 모든 핵심 시설을 갖춘 고품질 텐트형 구조물임.</li> <li>기자회견실, 업무 공간, 미디어 카페, 각종 부대시설 및 사무 공간을 제공함.</li> </ul>
중계센터	<ul style="list-style-type: none"> <li>전 세계 중계 방송을 총괄하는 방송 제작·송출 통합 시설임.</li> <li>카메라 영상 수집, 편집, 그래픽 삽입, 국제 신호 송출 등 방송 제작 과정이 이루어짐.</li> <li>글로벌 방송사 및 F1 공식 중계 제작팀이 상주하며, 전 세계로 송출하는 핵심 인프라임.</li> </ul>
그랜드 스탠드	<ul style="list-style-type: none"> <li>일반적인 관람석으로 임시시설로 설치됨</li> <li>다양한 경사 구조를 적용해 모든 좌석에서 트랙을 효과적으로 조망할 수 있음.</li> </ul>
프리미어 호스피탈리 티 빌딩	<ul style="list-style-type: none"> <li>차별화된 고객 경험을 제공하는 고급 임시 구조물로 라운지 공간과 넓은 발코니를 갖추고 있음.</li> <li>VIP 관람객이 트랙 사이드 레이스 장면을 쾌적하게 관람할 수 있는 환경을 제공함.</li> </ul>
패독클럽	<ul style="list-style-type: none"> <li>F1 공식 최고 등급의 관람 공간으로 VIP·기업 고객을 대상으로 운영됨.</li> <li>트랙을 조망할 수 있는 발코니와 다이닝, 전담 서비스를 갖춘 호스피탈리티 시설임.</li> </ul>
연료 컴파운드	<ul style="list-style-type: none"> <li>F1 차량에 공급되는 공식 연료를 보관·관리하는 전용 통제 구역임.</li> <li>FIA 규정에 따라 승인된 연료만 반입되며, 밀폐형 저장 탱크 및 보안 울타리로 관리됨.</li> <li>방폭 설비, 소화 시스템, 접지(정전기 방지) 장치 등 고도화된 안전 기준이 적용됨.</li> </ul>
화물 보관소	<ul style="list-style-type: none"> <li>각 팀 및 F1 조직이 반입한 장비·부품·구조물을 보관하는 물류 구역임</li> <li>차량 부품, 공구, IT 장비, 구조물 자재 등 대회 운영에 필요한 모든 자산이 집적됨.</li> <li>대형 트럭 진입 동선과 직접 연결되어 효율적인 상·하역이 가능하도록 계획됨.</li> </ul>
타이어 컴파운드	<ul style="list-style-type: none"> <li>공식 타이어 공급사가 각 팀에 배정된 타이어를 보관·관리하는 전용 구역임.</li> <li>온도·습도 관리가 이루어지며, 타이어 성능 유지 및 규정 준수를 위해 통제됨.</li> <li>타이어 배정, 반환, 바코드 관리 및 FIA 검수 절차가 진행됨.</li> <li>경기 주말 동안 팀별 사용 세트가 체계적으로 운영되는 물류·기술 복합 공간임.</li> </ul>
기술센터	<ul style="list-style-type: none"> <li>F1측의 관제, 계측, 영상분석 등 첨단 장비와 데이터 허브임.</li> <li>카메라 영상, 팀 오디오, 차량 센서 데이터 등 다양한 데이터를 집계, 영국에 위치한 미디어 및 기술본부로 전송하여 제작을 지원함.</li> <li>F1측이 자재를 이송하여 임시시설물로 설치함.</li> </ul>

### 4.3 마스터 플랜

- (위치) 서킷은 송도달빛축제공원을 중심으로 조성되며, 인천광역시청과는 약 10km, 인천국제공항과는 약 20km 거리에 있음.
- 송도달빛축제공원 인근에는 송도 센트럴파크, 워터프론트아암호수 등 수변·녹지 공간이 분포하고 있으며, 포스코타워송도, G타워, 인천대교 등이 스카이라인이 조성되어 있음.



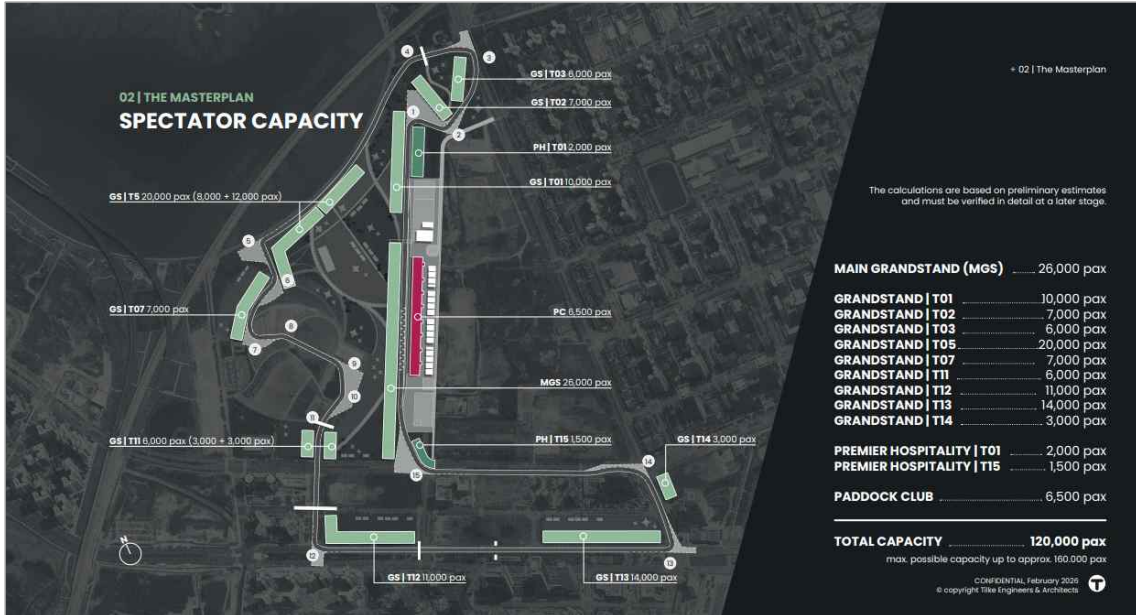
자료 : Tilke(2025), INCHEON F1 STREET CIRCUIT.

- (구역 계획) 패독(■), 팬존(■), 팬존-프리미어 호스피탈리티(■)로 구역을 구분함.



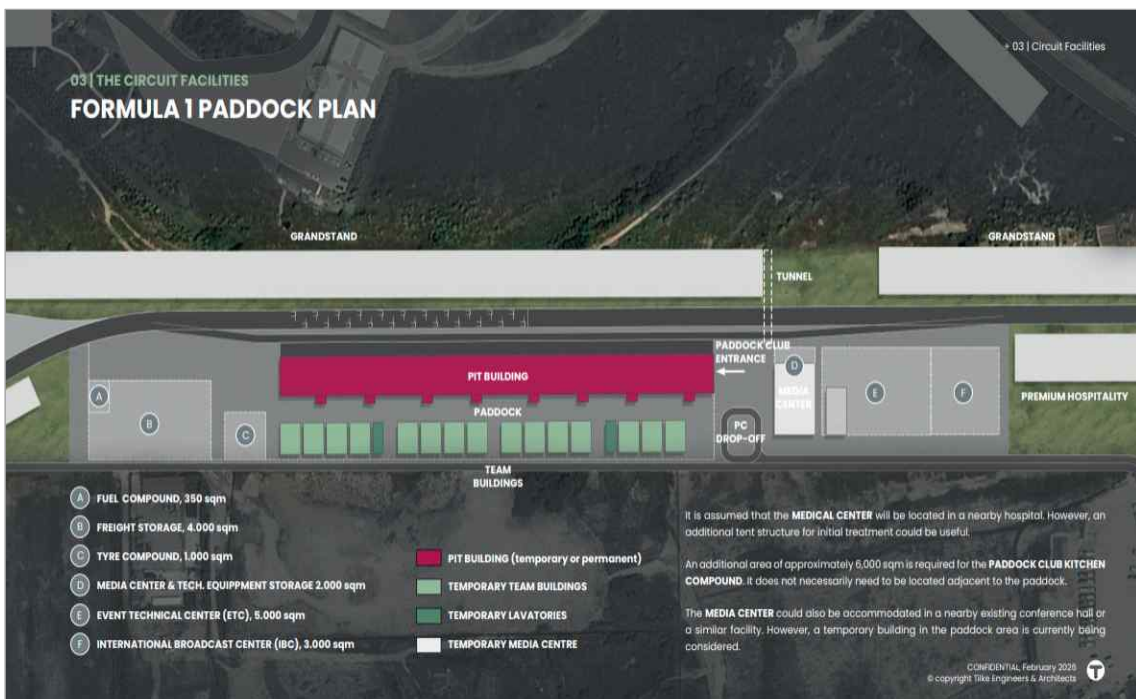
자료 : Tilke(2025), INCHEON F1 STREET CIRCUIT.

- (수용 인원) 관람객 수용 인원은 총 12만 명으로 메인 그랜드스탠드·그랜드스탠드(■) 각 26,000명, 84,000명, 프리미엄 호스피탈리티(■) 3,500명, 패독 클럽(■) 6,500명임.



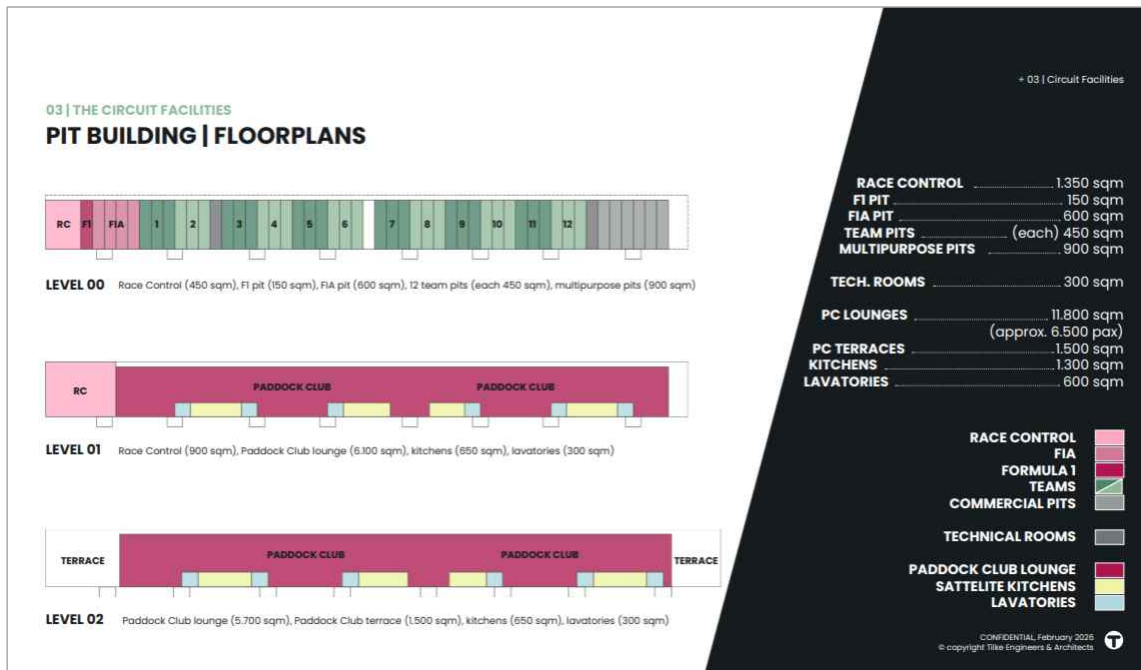
자료 : Tike(2025), INCHEON F1 STREET CIRCUIT.

- (패독) 주요 시설로는 피트 빌딩, 팀 빌딩, 화장실, 미디어센터 등이 있음.
  - 그 외에는 연료 컴파운드, 화물 보관소, 타이어 컴파운드, 미디어센터, 기술센터, 중계센터 등이 있음.



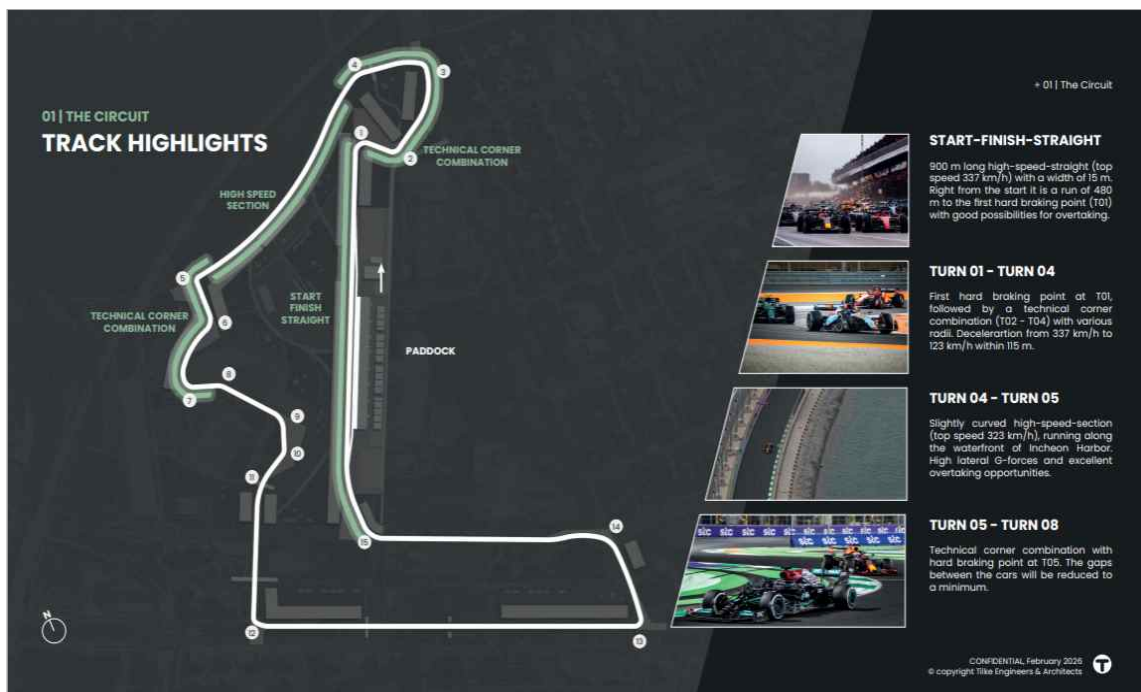
자료 : Tike(2025), INCHEON F1 STREET CIRCUIT.

- (피트 빌딩) 주요 시설로는 레이스 컨트롤, 피트, 기술실, 패독 클럽 등이 있음.
  - 층별로는 00층에 레이스 컨트롤, 피트(F1, FIA 12개 팀, 다목적), 기술실이 있으며, 01~02 층에 레이스 컨트롤, 패독 클럽 라운지 및 테라스, 주방, 화장실이 있음.



주. 위 기능별 면적은 마스터플랜 수립 단계에서 제시된 대략적인 수치임.  
 자료 : Tilke(2025), INCHEON F1 STREET CIRCUIT.

- (트랙) 트랙 길이는 4,960m로 총 15개의 코너로 구성됨.

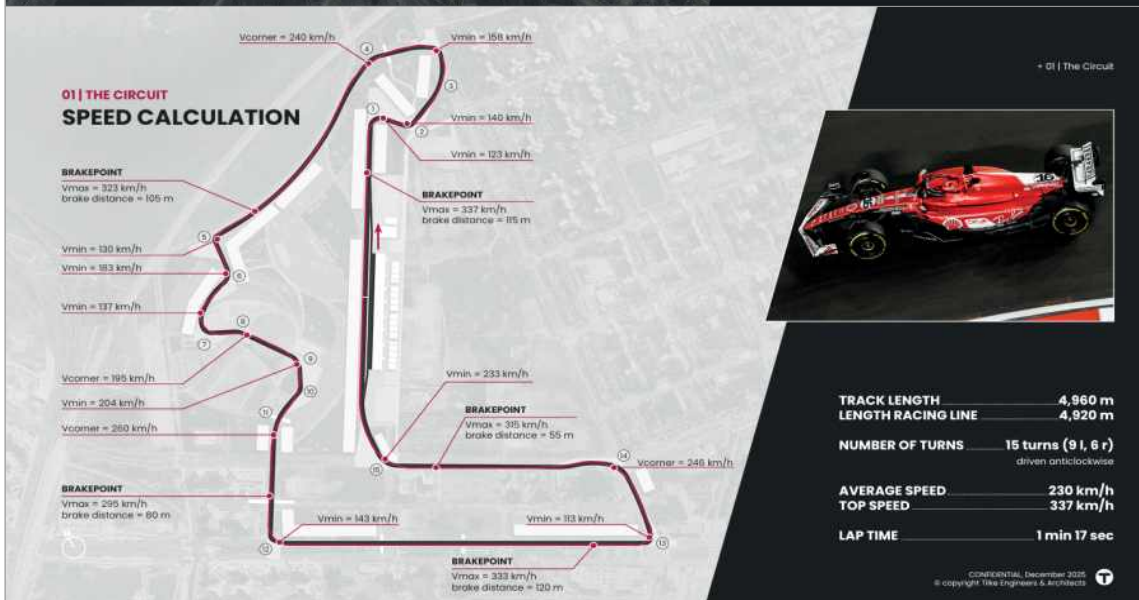
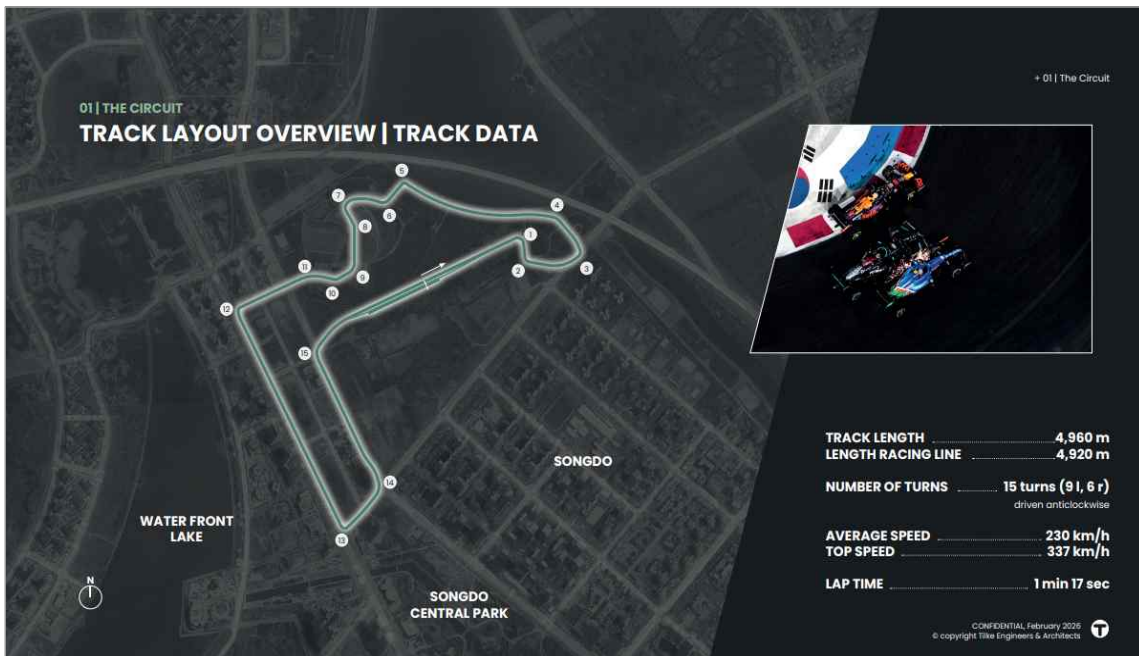


자료 : Tilke(2025), INCHEON F1 STREET CIRCUIT.

- (속도) 평균 주행 속도는 약 230km/h, 최대 주행 속도는 약 337km/h로 예상 랩타임은 약 1분 17초 수준임.

구분	내용
평균 주행 속도	약 230km/h
최대 주행 속도	약 337km/h
예상 랩타임	약 1분 17초

자료 : Tilke(2025), INCHEON F1 STREET CIRCUIT.



자료 : Tilke(2025), INCHEON F1 STREET CIRCUIT.

## 5. 경주장 관련 법규 검토

- 본 검토의 주요 쟁점은 달빛축제공원 내 레이스트랙, 영구시설(피트빌딩) 및 임시 시설(그랜드스탠드 등)의 설치 가능 여부를 확인하고, 제도적·행정적 제약으로 설치가 어려울 경우 이에 대한 현실적 대안 및 대응 방안을 마련하는 데 있음.
- 한편 해당 달빛축제공원은 근린공원으로 지정되어 사업 추진 시 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」에 따른 공원시설의 설치 가능 범위, 행위 제한, 시설 면적 기준 등에 대한 사전 검토가 필요함.

### □ 서킷 시설 : 레이스 트랙의 설치

- 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」상 도로 및 광장은 공원시설에 해당하므로 공원 조성계획에 반영하는 경우 공원 내 서킷(레이스 트랙) 설치는 제도적으로 검토 가능한 사항으로 판단됨.
- 기존 달빛축제공원의 공원시설률은 전체 부지면적 중 10.64%로 산출되며, 이는 법적 상한인 40%<sup>24)</sup>를 상당 수준 하회하고 있으므로 이에 따라 시설률 측면에서는 레이스 트랙 설치가 가능한 것으로 판단됨.
  - 여유 시설면적은  $(40\% - 10.64\%) \times 2,767,673.7\text{m}^2$ 로 산정 시 약 812,589 $\text{m}^2$  수준임.
- 이와 같이 공원시설률 검토에 따르면 달빛축제공원 내 레이스 트랙의 설치 가능할 것으로 검토되나, 근린공원의 기능 및 공원조성계획 등에 대한 종합적 검토와 함께 승인권자 및 관계기관과의 사전 협의는 필요할 것으로 판단됨.

### □ 서킷 시설 : 피트 빌딩(영구시설)의 설치

- 공원녹지법에 따르면 공원부지 내에서는 공원시설 또는 공원점용허가 대상 시설 외의 일반 건축물 설치 원칙적으로 제한되며, 동법 시행규칙 검토 결과, 피트빌딩 및 패독과 같은 자동차경주장 관련 영구 건축물은 공원시설로 인정되기 어려운 것으로 판단됨.

24) 도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 시행규칙, [별표 4] 도시공원 안 공원시설 부지면적

- 이에 따라 피트빌딩 및 패독과 같은 영구 건축물 설치를 위해서는 근린공원 내 건축 예정 부지를 공원에서 해제(용도 변경)하는 절차가 필요할 것으로 검토됨.
- 한편 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법 시행령」 제11조의2에 따르면, 경제자유구역 내에서는 해당 용도지역의 건폐율 또는 용적률을 최대 150% 범위 내에서 완화 적용할 수 있음. 이를 적용할 경우 자연녹지지역 건폐율 20%는 최대 30% 까지 확대 적용 가능함.
  - 현재 검토 중인 피트빌딩 규모(약 7,950㎡, 318m × 25m)를 기준으로 할 경우, 자연녹지지역 건폐율 20% 적용 시 약 39,750㎡의 부지가 필요하며, 경제자유구역 특례(건폐율 30%) 적용 시에도 약 26,500㎡의 부지확보가 필요함.
- 이와 같이 건폐율에 대한 특례를 적용할 경우 약 26,500㎡ 규모의 공원 부지에 대한 용도변경이 불가피하며, 용도변경에 따른 대체녹지 확보 및 개발계획 변경 절차가 병행되어야 함.
- 따라서 제반 행정절차의 추진이 현실적으로 어렵거나 정책적 부담이 클 경우, 이에 대한 대안 마련이 필요하며 이에 대한 실행 가능성 또한 검토가 필요함.
  - 피트빌딩을 가설·모듈러 구조로 전환하여 점용허가 범위 내에서 활용
  - 피트 기능의 일부를 나누어 일반상업지역 또는 인접 부지로 이전
  - 특별법 제정 등을 통해 공원시설에 대한 요건을 완화하는 방안

## □ 관람 시설 : 그랜드 스탠드 등

- 경기·집회·전시회 등을 목적으로 설치하는 단기 가설건축물은 공원녹지법 시행령에 따라 공원점용허가 대상에 해당함. 이에 따라 관람석, 임시 창고, 운영시설 등은 존치 기간이 한정되고 원상복구를 전제로 하는 경우 점용허가를 통해 설치 가능성이 있음.
- 점용허가는 공원의 경관 및 기능을 해치지 않는 범위 내에서 허용되며, 연 1회 한시적 개최를 전제로 할 경우 제도적 수용 가능성은 비교적 높은 것으로 판단됨.
- 다만, 공원 기능 훼손, 공원조성계획 위반 등의 점용허가 취득이 곤란할 경우를 대비 하여, 시설 규모 축소, 배치 조정, 일부 시설의 이전 등 보완 방안 마련이 필요함.
- 아울러, 해당 부지가 포함된 지구단위계획구역에 대해 가설건축물 설치가 가능하도록 지구단위계획 일부 변경이 필요할 수 있으며, 이는 경제자유구역법상 경미한 변경으로 처리 가능 여부에 대한 사전 협의가 요구됨.





## 제6장 운영기본방안 수립

---

# 2026

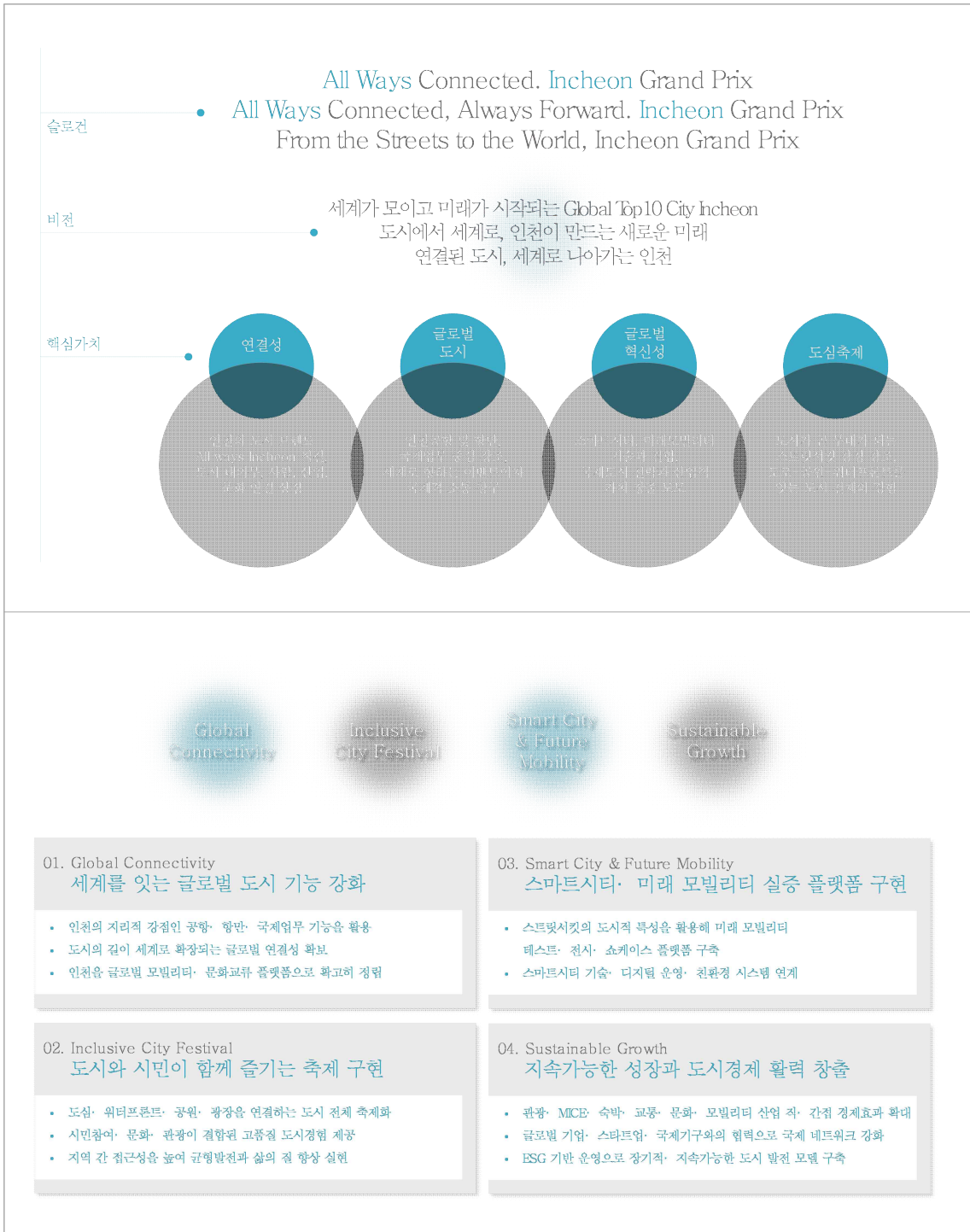
인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

---

# 1. 기본방향 설정

| 그림 VI-1. F1 인천 그랑프리 비전 및 미션

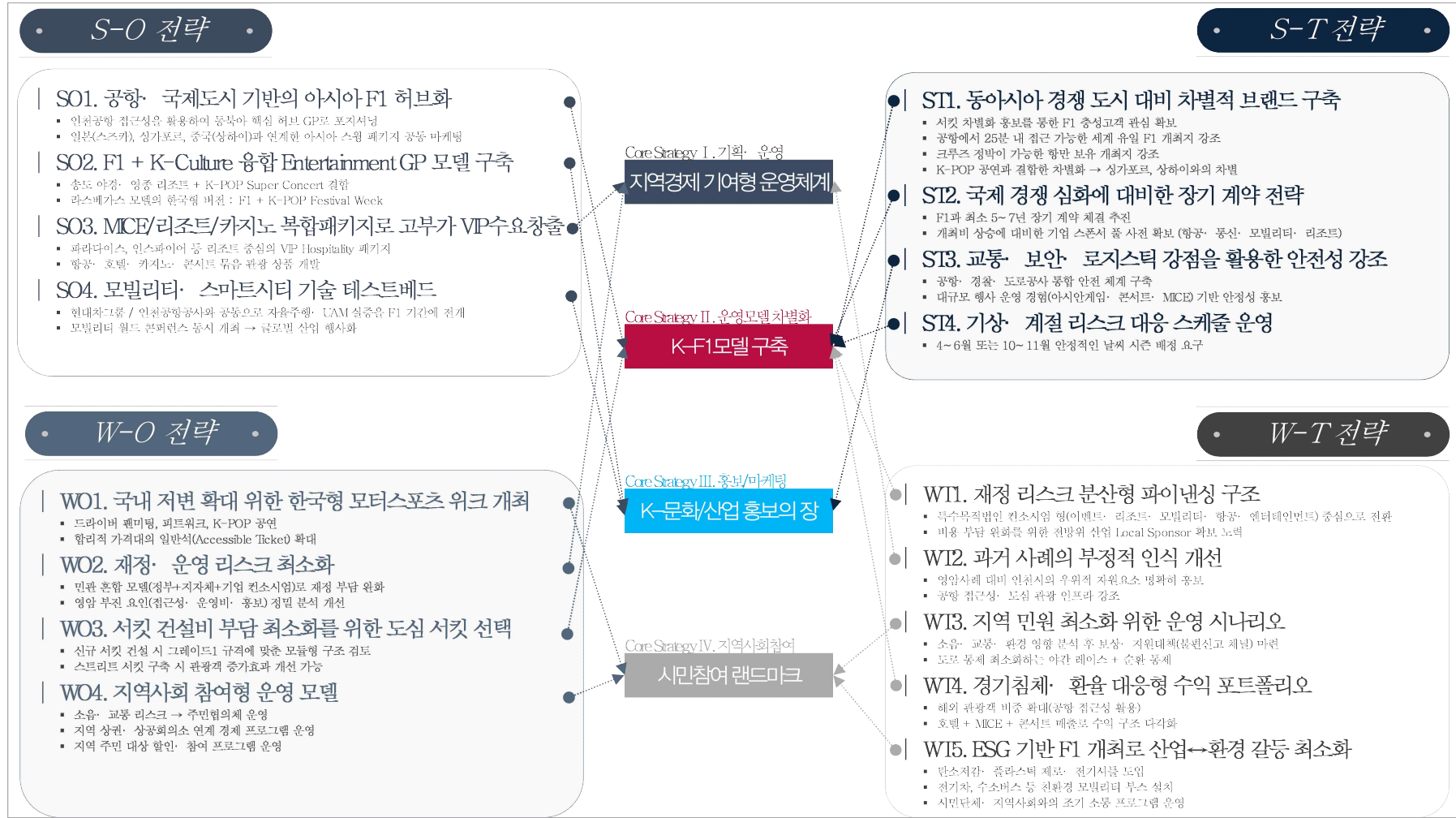


## 2. 운영전략 수립

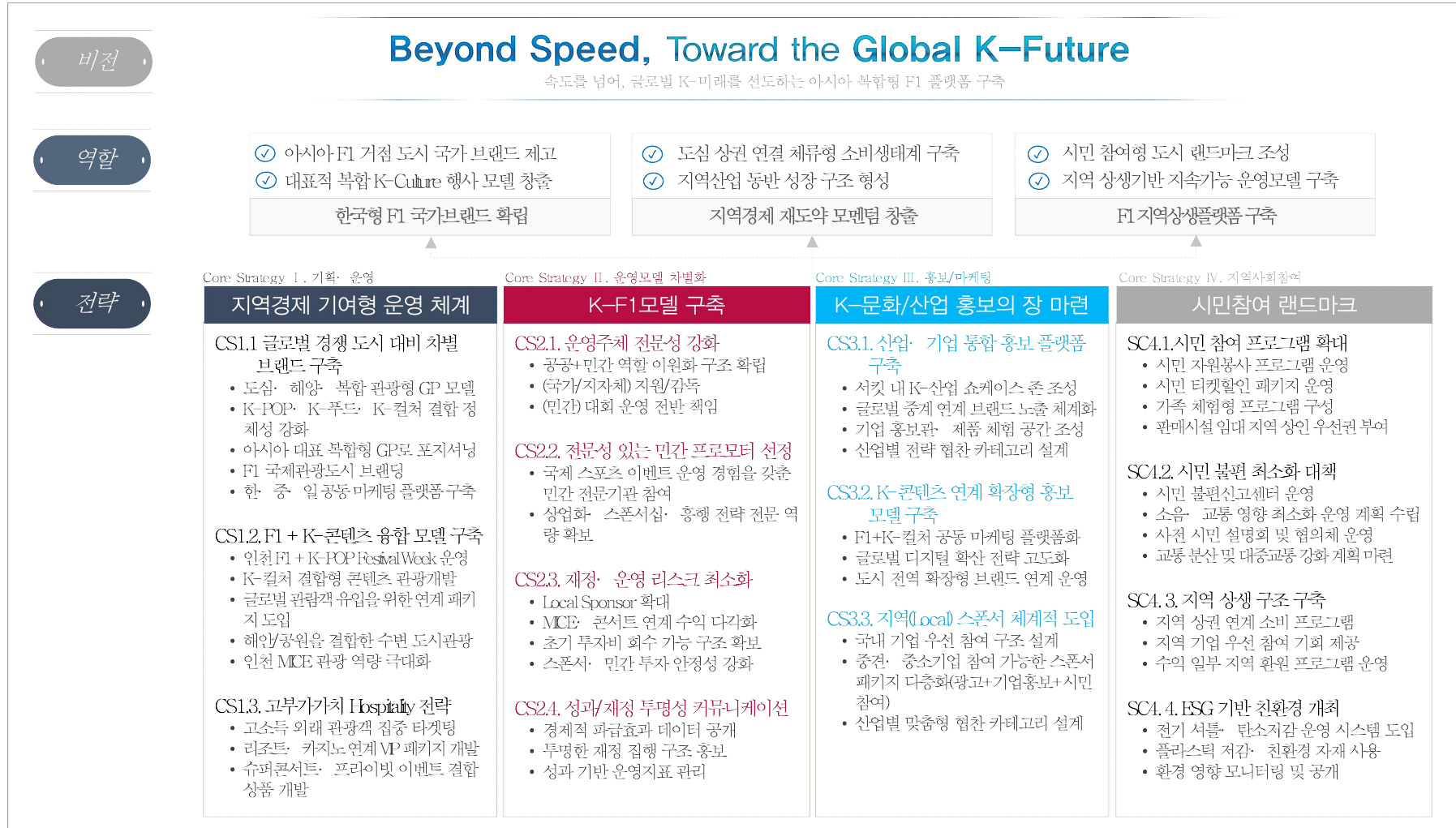
### 2.1 SWOT 식별

<p><b>세계 최고 수준의 탁월한 접근성</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천국제공항(동북아 허브) - 연간 7천만 명 처리 가능, 90여 개 국제도시 직항</li> <li>• F1 특성상 외국인 코스트층 - 가입 VIP - 팀 로지스틱 접근이 최적</li> <li>• 항공 - 해상 - 도로 - 철도 복합운류 중심지인 장비 반입 - 반출 최적</li> <li>• 주변 공간 및 용류정교 보유로 F1 팀의 내륙 용류관련 비용 절감 효과</li> </ul> <p><b>대형 프로젝트에 대한 역량 축적</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 대규모 국제 스포츠 이벤트 개최로 역량 축적</li> <li>• 대회 운영 인프라시설 확보 및 운영, FA 규정 대응 등 국가 차원의 F1 그랑프리운영 경험 축적</li> <li>• 인천시 - 문체부 - 관광공사 - 공항공사 등 정부-지자체-공공기관 네트워크 협력을 통한대형 프로젝트 수행 능력 있음</li> </ul> <p><b>대규모 관광 · MICE 인프라 보유</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 송도, 영종도(파라디이스시티, 인스파이어), 청라 등 대형 복합리조트</li> <li>• 호텔, 컨벤션(송도컨벤시아), 카지노, 리조트 기반 이미 구축됨</li> <li>• F1 + K-Culture + MICE 연계가 용이</li> </ul> <p><b>K-Culture와 글로벌 마케팅 파워 보유</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• K-POP, K-드라마, K-푸드 등 K-컬처와 결합한 글로벌 유행 가능성 증가</li> <li>• F1의 엔터테인먼트 지향 트렌드와 부합</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>STRENGTHS</b></p>	<p><b>한국 모터스포츠 시장의 저변 부족</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 내수 모터스포츠 팬 규모 제한</li> <li>• F1 티켓비교적 고가 수준의 지속 수요 확보 불확실</li> </ul> <p><b>대회 개최를 위한 제도적 · 재정적 기반 미약</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 국내 입재상 재정적 지원 근거 미약</li> <li>• 수익구조, 개최경로, 운영비 등 재무적 리스크</li> <li>• 기존 영업사업 적자 종료 - 재정 · 조직 신뢰 회복 필요</li> <li>• 공공자금 의존 높을 시 정치적 리스크 존재</li> </ul> <p><b>지역 여론 지지 확보 난이도</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 소음, 교통, 환경 민원 가능성</li> <li>• 도심 서킷 교통 저질 - 안전 문제 해결 필요</li> </ul> <p><b>기상 · 계절성 리스크</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 장마 - 태풍 시기 회피 필요, 기상조건에 따라 일정스케줄 제한 가능성</li> <li>• 정부 친환경 정책에 대한 충돌 우려, 친환경 탄소중립에 대한 정책방향 충돌 우려</li> <li>• 한국 기업 ESG 브랜딩 저해 효과 적음 우려</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>WEAKNESSES</b></p>
<p><b>아시아 · 태평양 F1 스윙 재편</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024~2025년 F1 일정상 아시아 구간 재장비 트렌드</li> <li>• 서울 - 인천이 포함될 경우, 일본 - 싱가포르 - 중국과 함께 동북아 허브가 될</li> <li>• K-엔터테인먼트 기반 야간 레이스 같은 새로운 가치 제안 가능</li> </ul> <p><b>우리나라 국민의 최근 F1에 대해 높아진 관심도</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• OTT 서비스를 통한 F1 생중계</li> <li>• 분봉의 질주(넷플릭스) 다국언어권 시청률 상승으로 팬층 확대 기대</li> <li>• F1 더 무비 국내 개봉 및 2025년 유행 1위 차지 F1 그랑프리에 대한 이해도 상승</li> </ul> <p><b>K 콘텐츠와 결합한 엔터테인먼트형 F1 운영모델 가능</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 라스베이거스 시애틀 F1 + K-POP 공연 + 야간도심경관 - 세계적 유행 가능</li> <li>• K-pop 대형 공연과 결합 시 글로벌 수요 폭증</li> </ul> <p><b>우리나라 모터스포츠 및 모빌리티 브랜드 개발/홍보 기회</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 현대차는 WRC · WTCR 등 모터스포츠 노하우 보유</li> <li>- F1 기술 - 하이브리드 - 에어로 - 소재 개발에 참여할 영문/등기 상승</li> <li>• 자율주행, 스마트시티, 드론, e-모빌리티 기업 협찬 유치 가능</li> </ul> <p><b>경제 · 관광 파급효과 극대화</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 외국인 방문객 증가 - 소비, 숙박, 교통, 리조트 등 지역경제 매출 상승</li> <li>• 도시 브랜드 가치 강화 - 인천 도시 경쟁력 향상</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>OPPORTUNITIES</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>THREATS</b></p> <p><b>경쟁 도시 증가</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 미국, 터키, 남아공, 르완다 등 경쟁지 다수</li> <li>• F1 스케줄은 연 24~26회 제한 - 신규 진입 장벽 높음</li> </ul> <p><b>F1 유치비 및 운영비 증가 추세</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• F1 운영비/개회비 지속 증가 - 장기적 재무 리스크</li> <li>• 보험 - 안전 - 보안 비용 급증</li> <li>• 팬수요 변동에 따른 티켓 판매 리스크</li> </ul> <p><b>인근 주민 및 지역사회 반대 가능성</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 소음, 도로통제, 교통혼잡, 환경 · 야간조명 문제</li> <li>• 정치적 논쟁화될 가능성</li> </ul> <p><b>경기침체 · 환율 리스크</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해외에 지불하는 개최비/달리 결제 - 환율 상승시 부담 증가</li> <li>• 국제 관광객 감소 시 수익 타격</li> </ul> <p><b>유행 부진 시 도시 이미지 손상</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 한국GPI(영향)가 비교 사례로 저조될 가능성</li> <li>• 첫 2~3년 유행 부진 시 지회가능성 의심</li> </ul>

## 2.2 SWOT 전략



## 2.3 전략체계(안)



### 3. 대회 운영계획(안)

#### □ 수립 개요

- F1 인천 그랑프리 유치의 실행 가능성을 높이기 위하여 대회 기간 동안 요구되는 핵심 운영 요소를 분야별로 정리하여 대회 운영계획(안)을 제시함.
- F1 그랑프리는 FIA 규정 준수, 대규모 관람객 수송 및 안전·의료 체계 구축 등 복합 운영 과제가 동시에 작용하는 메가 스포츠 이벤트로 단일 기능 중심의 계획만으로는 안정적인 개최에 한계가 있음.
- 이에 따라 대회 운영계획(안)은 '현장 운영 안정성 확보'를 최우선 목표로 하되, 도시 기능 유지와 관람객 경험 제고를 병행하는 통합 운영 관점에서 수립함.
- 대회 운영계획(안)은 ① 미디어, ② 숙박, ③ 교통, ④ 안전·의료, ⑤ 부대사업, ⑥ 관광 연계 등 6개 핵심 분야로 구분하여 수립함.
- 본 운영계획(안)은 향후 기본계획 수립 및 실시설계, 관계기관 협의(경찰·소방·의료·교통·공항·항만 등)를 위한 기초 자료로 대회 유치 확정 이후에는 분야별 세부 실행 계획(Operational Plan)으로 단계적으로 고도화하는 것을 전제로 함.

#### □ 대회 개요

- (대회명) FORMULA 1 INCHEON GRAND PRIX  
F1 인천 그랑프리
- (개최장소) 인천광역시 연수구 센트럴로 350 송도달빛축제공원 일원
- (개최일정(안)) 목요일~일요일(4일간)

구분	목요일	금요일	토요일	일요일
내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 기자회견 및 홍보일정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 연습주행 (Free Practice, FP)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 연습주행(FP)</li> <li>▪ 예선(Qualifying) : 3회 45분</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 본선(Grand Prix) : 최대 2시간</li> </ul>

주. 일반적인 F1 그랑프리 일정을 제시한 것으로 향후 계획에 따라 변동될 수 있음.

| 그림 VI-2. 대회 운영 광역 계획(안)



| 그림 VI-3. 대회 운영 내부 계획(안)







## 제7장 사업추진방안 수립

---

# 2026

인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

---

# 1. 사업추진구조

## 1.1 국내·외 사례

### 가. 해외사례

- F1 그랑프리 프로모터 수익 구조가 갖는 한계로 인해 다수의 국가가 F1 그랑프리 개최를 중단한 바 있으며, 대부분의 F1 그랑프리는 적자로 인한 재정 부담을 겪음.
  - 각국은 이러한 재무적 리스크 완화를 위해 정부로부터 재정적 지원을 받고 있으며, 2025년 전체 24개 그랑프리 중 19개 그랑프리(약 79%)가 공공의 지원을 통해 개최됨.

| 표 VII-1. 프로모터 유형 구분

구분	내용	해당 그랑프리
공공주도형	공적자금, 공공기관, 공기업 등이 100% 투입되어 Host와 Promoter가 동일한 경우	호주, 중국, 바레인, 사우디아라비아, 벨기에, 아제르바이잔, 카타르
민관협력 유형 1 : 시설지원형	서킷 시설 및 유지보수 지원	모나코, 바르셀로나, 헝가리
민관협력 유형 2 : 재정지원형	운영비, 개최권료 등의 재정지원	에밀리아-로마냐, 캐나다, 이탈리아, 싱가포르, 미국, 브라질, 아부다비
민간주도형	직접적인 공적자금 등이 개입되지 않은 민간 Promoter에 의해 운영	일본, 마이애미, 오스트리아, 영국, 네덜란드, 멕시코, 라스베이거스

- 공공주도형은 공공기관, 공기업, 기금 등을 통해 민간 자본의 개입 없이 공공자본을 통해 F1 그랑프리를 개최·운영하는 형태로 주로 지방정부에서 프로모터 역할을 수행할 법인 등을 설립하고 이를 통해 F1 그랑프리를 개최 및 운영하는 구조를 가짐.
- 민관협력 유형1은 시설지원형으로 지방정부 등에서 서킷 시설의 개량, 보수에 필요한 재원을 공공에서 부담하는 형태이며, 프로모터는 대회 개최 및 운영을 담당함.
- 민관협력 유형2는 재정지원형으로, 중앙정부 및 지방정부 등에서 개최권료, 운영비 등에 필요한 재정을 직접적으로 지원하는 형태임.
- 한편 민간주도형 프로모터는 기본적으로 정부의 재정적 지원을 받지 않으며 민간 자본 및 자원을 활용하여 F1 그랑프리를 개최·운영하는 경우에 해당함.

표 VII-2. 2025년 F1 그랑프리 프로모터 현황

구분	호스트 (국가/도시)	프로모터 (계약 및 대외 파트너)	프로모터 유형	정부지원	지원규모
Australia GP	호주/멜버른	AGPC(AGP Corporation)	공공	운영비	
China GP	중국/상하이	Shanghai Jiushi Group	공공	운영비	
Japan GP	일본/스즈카	Honda Mobilityland Corporation	민간	없음	
Bahrain GP	바레인/샤키르	Bahrain International Circuit S.P.C	공공	운영비	
Saudi Arabia GP	사우디아라비아/제다	Saudi Motorsport Co.	공공	운영비	
Miami GP	미국/마이애미	South Florida Motorsports	민간	없음	
Emilia Romagna GP	이탈리아/이몰라	Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari	민간	운영비	연간 525만 유로
Monaco GP	모나코/몬테카를로	Automobile Club de Monaco (ACM)	민간	대중교통 지원	
Barcelona-Catalunya GP	스페인/몬테멜로	Circuit de Barcelona-Catalunya in Montmelo	민간	운영비, 시설 개보수	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 운영비: 2백만~4백만유로</li> <li>■ 시설개보수: 5천만유로 이상</li> </ul>
Canada GP	캐나다/몬트리올	Octane Racing Group (민간) + 정부 보조	민간	개최권료	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 연방정부 : 3,920만 달러</li> <li>■ 주정부 : 3,110만 달러</li> <li>■ 공기업 : 780만 달러</li> </ul>
Austria GP	오스트리아/슈피베르크	Projekt Spielberg GmbH & Co KG	민간	없음	
Great Britain GP	영국/실버스톤	Silverstone Circuits Ltd.	민간	없음	
Belgium GP	벨기에/스파	Spa Grand Prix SA	공공	운영비	연간 600만~800만 유로
Hungary GP	헝가리/모조로드	Hungaroring Sport Zrt.	민간	시설 개보수	시설개보수: 789억 포린트
Netherlands GP	네덜란드/잔드보르트	SportVibes, TIG Sports, and Circuit Zandvoort	민간	없음	
Italy GP	이탈리아/몬자	Automobile Club d'Italia (ACI)	민간	운영비, 기반시설, 대중교통	연간 500만 유로
Azerbaijan GP	아제르바이잔/바쿠	Baku City Circuit (BCC) Operations Company	공공	운영비	
Singapore GP	싱가포르/싱가포르	Singapore GP Pte Ltd., Singapor Tourism Board	합작	운영비	8,100만~8,400만달러
United States GP	미국/오스틴	Circuit of The Americas (COTA) LLC	민간	개최권료	개최권료 전액(약 2,000만~2,500만 달러)
Mexico GP	멕시코/멕시코시티	Corporacion Interamericana de Entretenimiento	민간	없음	
Brazil GP	브라질/상파울루	Sao Paulo 시정부 + Mubadala Group	합작	운영비	
Las Vegas GP	미국/라스베이거스	Formula One Group(FOG)	민간	시설	
Qatar GP	카타르/루사일	Qatar Motor and Motorcycle Federation	공공	운영비	
Abu Dhabi GP	아부다비/아부다비	Abu Dhabi Motorsports Management LLC	민간	운영비	

## 나. 국내사례

- 국내에서 개최된 메가 스포츠 이벤트 사례의 경우 국제경기대회지원법, 특별법, 국제 행사 유치 및 개최에 관한 규정 등을 근거로 하여 대회의 개최 및 지원이 이루어짐.
- F1 코리아 그랑프리와 평창동계올림픽의 경우, 사업의 규모와 특수성 등을 고려하여 특별법 제정을 통해 국비의 지원이 이루어졌으며 광주세계수영선수권대회는 국제 경기대회지원법의 시행령 개정을 통해 세계수영선수권대회를 국제경기대회로 편입하여 지원 근거를 마련함.
  - 부산세계탁구선수권대회는 스포츠 경기로 볼 수 있으나, 실제 지원은 국제경기대회 지원 법이 아닌 국제행사의 유치 및 개최에 관한 규정에 따라 이루어짐.

표 VII-3. 국내사례 요약

구분	F1 코리아 그랑프리	평창동계올림픽	광주세계수영 선수권대회	부산세계탁구 선수권대회
주관	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 조직위원회+운영 법인→ 조직위원회</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 조직위원회</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 조직위원회</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 조직위원회                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 부산시</li> <li>- 탁구협회</li> </ul> </li> </ul>
정부지원 근거	포물러원특별법	평창올림픽법	국제경기대회지원법	국제행사 유치 및 개최에 관한 규정
정부지원 경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 국비지원의 근거 마련을 위해 특별법 제정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 국비지원의 근거 마련 및 지원범위 확대를 위해 특별법 제정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 국비지원의 근거 마련을 위해 시행령 개정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 기존 규정의 행정절차 준용</li> </ul>
국비지원 규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1,001억원                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 직접비 768억원</li> <li>- 간접비 132억원</li> <li>- 운영비 101억원</li> </ul> </li> <li>▪ 89억원(별도지원)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 7조 7,969억원                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 직접비 6,605억원</li> <li>- 간접비 6조 8,780억원</li> <li>- 운영비 2,584억원</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 482억원                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 시설비 183억원</li> <li>- 운영비 299억 원</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 운영비 47.2억원</li> <li>▪ 13.9억원 (별도지원)</li> </ul>
지원범위	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 특별법 상에 지원범위는 명시되지 않음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 보조금법                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 경기장 30%</li> <li>- 도로 70%</li> </ul> </li> <li>▪ 특별법을 통해 경기장 지원 비율을 75%까지 확대</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 보조금법                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 경기장 30%</li> <li>- 도로 50%</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 국제행사관리지침 정책성 등급에 따라 지원</li> </ul>

## 1.2 사업추진구조

### 가. 사업모델 도출

- F1 그랑프리에는 도시 및 국가 브랜드 제고, 관광 활성화, 인프라 투자 촉진 등 공익적 효과가 기대되나, 이와 동시에 FOG, 스폰서, 프로모터 등 민간 분야의 흥행 및 수익 논리가 강하게 작동하는 복합적 성격을 가진 대형 스포츠 및 엔터테인먼트 이벤트임.
- 이러한 F1 그랑프리 특성으로 인해 해외사례에서는 공공주도형의 거버넌스 구조와 함께 민간기업이 유치 및 운영을 담당하는 민간주도형, 민간과 공공이 협력하는 형태 등 다양한 사업추진구조가 나타남.
- 민간-공공 협력형 사업추진구조는 해외 F1 그랑프리 사례에서 가장 빈번하게 나타나는 형태로 민간 부문에서 전문성을 갖는 운영 및 마케팅 등을 수행하고 공공 부문에서 행정적·재정적·제도적 기반 등을 제공하는 구조로 볼 수 있음.
  - 특히 대규모 재원이 소요되는 F1 그랑프리 같은 국제 이벤트의 특성 상 협력형 모델은 민간자본 유치를 통해 국가 및 지자체의 재정 부담을 경감할 수 있으며, 민간의 전문성을 기반으로 한 효율적 사업운영을 통해 수익성 개선 또한 기대할 수 있음.

표 VII-4. 사업추진구조의 비교

구분	공공주도형	민간주도형	민간-공공 협력형
형태	지자체 재정사업 또는 공공기관 사업	민간법인, 협회 등 민간주도 사업	민간-공공 공동 출자형태의 특수목적법인 등을 통한 사업
재정 구조	지자체 예산, 법령에 따라 국비 활용	민간자본, 소규모 지방정부 지원	지방정부 및 민간자본 +법령에 따라 국비지원
공공 역할	재원조달, 주관, 유치, 대회 운영 등 그랑프리 전반	행정 및 인프라 지원	재원조달, 행정 및 인프라 지원, 일부 운영 지원
민간 역할	주관, 유치, 대회 운영 등 그랑프리 전반(용역중심)	재원조달, 주관, 유치, 대회 운영 등 그랑프리 전반	재원조달, 주관, 유치, 대회 운영 등 그랑프리 전반
의사결정 구조 및 운영주체	조직위원회 및 조직위원회 사무처	민간법인, 협회	특수목적법인
공공성 및 효율성 수준	공공성 매우 높음 효율성 낮음	공공성 낮음 효율성 매우 높음	공공성 높음 효율성 높음
장점	일관성 및 공공성 확보 용이 사업의 공신력 확보 가능	효율성, 신속성, 혁신성 확보가능	공공-민간 장점 모두 확보 가능
단점	공공의 재정 부담 및 사업 리스크 부담 사업 추진 전문성 부족	공공성, 투명성 부족, 민간 재정 부담	공공-민간의 역할 및 재무적 부담

## 나. 민관협력구조 분석

### □ F1 인천 그랑프리 특성

- 민관협력의 구조 및 방법은 사업의 특성, 사업의 구성요소, 참여자, 재정분담 등에 따라 달라질 수 있으며, 이러한 요소에 따른 민관협력의 전반적인 구조에 대한 비교·분석을 통해 F1 인천 그랑프리에 가장 적합한 구조를 도출함.
- F1 인천 그랑프리는 시가지 서킷 형태로 계획되어 기존 도로의 포장 및 개량, 관중석, 펜스 등 임시시설의 설치 등 임시시설과 피트빌딩의 건설 등으로 과거 F1 코리아 그랑프리에 비해 행사성 사업의 비중이 더 큰 부분을 차지하는 구조이므로 추가적인 민관협력 구조에 대한 검토가 필요함.
- F1 그랑프리는 행사성 사업의 범위 중 ①시·도민 행사, ②공연·축제·문화행사, ⑤각종 체육대회행사, ⑦각종 기념행사, ⑧지자체 주관 국제행사, ⑨기타 지자체 주관 행사 등에 해당할 수 있음.

### □ 민관협력구조의 분석

- 국내사례 중 대규모 행사성 사업 및 스포츠 경기 대회는 공공주도의 특수법인 또는 재단법인의 형태로 조직위원회를 설립, 이를 운영주체로 설정하는 경우가 일반적이며, 관련 법령 등에서도 조직위원회의 설립 및 운영에 대한 근거를 마련하고 있음.
- 조직위원회 및 사무처 설립을 통한 구조는 공공성 및 행정 측면에서는 안정적 구조이나, 민간의 참여가 출연, 협력, 위탁 등의 수준에 그치며 수익 배분 등의 권리를 수반하지 않음에 따라 민간 자본의 적극적 투자 유인을 확보하는데 구조적 한계가 있음.
  - 또한 ①공공주도로 인한 전문성·효율성 결여, ②민간자본의 유인 어려움, ③지자체의 재정적·행정적 부담 등의 우려로 F1 인천 그랑프리의 특성에는 적합하지 않은 구조로 판단됨.
- 반면 특수목적법인의 설립을 통한 구조는 지자체와 민간이 공동 출자하는 구조로 설계할 수 있으며, 민간이 단순 협력 주체가 아닌 재무적 책임을 수반하는 사업 주체로 참여하게 됨에 따라 수익성 및 전문성 확보를 기반으로 자본 유치의 실효성을 제고하고 사업 리스크를 분산할 수 있는 장점이 있음.
- 이는 조직위원회 중심 구조가 갖는 공공의 재정부담, 전문성 한계 등의 제약을 상당 부분 보완할 수 있는 대안으로 민간기업의 참여 유인을 통한 운영 효율성 제고, 민간 자본 확보, 사업 리스크 분산 등의 측면에서 F1 그랑프리 와 같은 대규모 국제행사에 보다 더 적합한 형태로 판단됨.

표 VII-5. 민관협력구조 대안 비교

구분	공공주도형 조직위원회	민관협력형 SPC
기본구조	공공 주도의 조직위원회 및 사무처	민간과 공공의 공동 출자를 통한 운영법인
추진주체	중앙정부 및 지자체 중심	민간기업 중심 지자체 출자를 통한 공공 개입
리스크 부담 수준	공공	민간부담 원칙 + 공공간접 지원
법제도 적합성	국제경기대회지원법 · 특별법 지원 용이	국제경기대회지원법 · 특별법 지원 용이
공공성 확보	매우 높음	정관, 협약 등을 통해 확보가능
운영전문성	비교적 낮음	매우 높음
행정지원 용이성	매우 높음	높음
사업성격	공공 중심 국제대회 및 행사	민관협력형 국제대회 및 행사

- 특히 기존 F1 코리아 그랑프리 사례와 달리 민간-공공 협력형 재무구조 설계, 명확한 위험분담을 전제로 한 계약 체계 구축, 효율적·다각도의 수익모델 설계 등이 가능함.
- 이와 같이 F1 그랑프리의 특성, 국내외 유사 사례, 관련 법·제도 등을 종합적으로 검토한 결과, 운영 전문성, 사업 효율성, 지자체 부담 수준 등을 고려할 때 기본적인 사업추진 구조는 특수목적법인의 설립을 통한 민관협력 형태가 가장 적합한 대안으로 판단됨.
- 다만 조직위원회가 별도로 구성되지 않을 경우 조직위원회 부재에 따른 기능 공백을 최소화하고 공공성을 확보할 수 있도록 정관, 출자협약, 실시협약 및 계약 체계 등을 통해 의사결정 구조, 권한 배분, 책임 범위, 공공성 확보 장치 등을 명확히 규정하는 제도적 보완이 필요함.
- 또한 SPC는 공공과 민간의 공동 출자를 기반으로 하되, 이사회 구성과 의결 구조를 통해 공공성 확보와 민간의 경영 자율성이 균형을 이루도록 설계할 필요가 있음.
  - 특히 예산 변경, 추가 출자, 개최권 계약 등 주요 사안은 특별의결사항으로 규정하여 공동 책임 원칙을 명확히 할 필요가 있음.
  - 재원 조달과 손익 구조는 사전에 명확히 설정하여 손실 발생 시 분담 기준과 한도를 계약상 명확히 규정하고, 성과에 따른 인센티브 구조를 도입하여 효율적 운영을 유도하는 것이 바람직함.
- 또한 공공 목적을 명확히 하고, 행정 기능의 역할을 구분함으로써 회계의 독립성과 투명성 확보를 도모하고, 단계적 투자 전략 수립 등을 통해 중장기적 안정성과 정책적 정당성을 확보할 필요가 있음.

## 2. 운영주체 설정

### 2.1 운영주체 구조

- 운영주체는 사업추진구조 검토 결과를 반영하여 인천광역시가 출자하고 민간이 공동 참여하는 특수목적법인(SPC)을 설립하는 방식으로 설정함.
  - 본 구조는 중앙정부-지자체-SPC 간 역할을 명확히 구분하면서 SPC 내부에서는 공공과 민간이 공동 출자를 통해 의사결정에 참여하는 민관협력 모델임. 이를 통해 공공성 확보와 민간의 운영 전문성을 동시에 도모할 수 있음
- 이러한 기본 구조를 토대로 민간과 공공의 역할 범위, 공공 지원 방식 등의 조합에 따른 대안을 비교·검토함으로써 사업의 지속가능성과 정책적 정합성을 동시에 확보할 수 있는 최적의 운영주체 모델을 도출할 필요가 있음
- 운영구조 1안은 인천광역시가 최소한의 재정적·행정적 지원만을 수행하고, 인천광역시와 민간이 공동 출자한 SPC가 F1 그랑프리의 유치, 개최, 운영, 시설 전반을 일원화하여 담당하는 민간 중심 운영 모델임.
  - 이와 같은 구조는 SPC 내부에서 의사결정을 집중함으로써 민간 기업의 전문성을 활용한 신속하고 통일성 있는 전략 수립이 가능하다는 장점이 있음.
  - 반면, SPC가 운영의 실질적 주체로서 대부분의 기능과 책임을 부담하게 되므로 공공의 직·간접적 지원 범위가 법령상 제한될 가능성이 있음.
- 운영구조 2안은 사업추진모델 1안과 동일하게 SPC가 대회의 운영 및 상업적 기능을 담당하되, 경기장·기반시설 등 주요 시설 및 인프라는 인천광역시가 부담하는 구조임.
  - 이는 1안에 비해 SPC가 부담해야 할 초기 자본비용이 감소함에 따라 재정 안정성 확보에 유리하며, 시설을 공공이 담당함으로써 SPC 설립 시 건설 중심 구조를 배제하고 운영 전문성 중심의 법인 구성이 가능하다는 장점이 있음.
  - 그러나 F1 그랑프리의 특성상 시설(지자체)과 운영(SPC)이 구조적으로 분리될 경우 의사결정의 일관성과 신속성이 저하될 가능성이 있음.
- 운영구조 3안은 공공의 역할을 보다 확대하여 공공은 도시 차원의 기반과 공공 기능을 총괄하고, SPC는 이벤트 운영 전문 주체로 역할을 분담하는 모델임.

- 시설·교통·환경·안전·의료 등 공공성이 강한 기능은 인천광역시가 직접 수행하고, SPC는 F1 그랑프리의 운영, 마케팅, 상업활동 등 핵심 상업·운영 기능에 집중하는 형태임.
- 1·2·3안의 구조적 특성과 장단점을 비교한 결과, 시가지 중심 개최라는 특수성과 F1의 수익구조, SPC의 재정 안정성 확보 필요성을 종합적으로 고려할 때, 공공이 시설·인프라를 담당하고 일부 공공 기능을 확대하는 2안 및 3안이 상대적으로 적합한 대안으로 분석됨.

| 표 VII-6. 운영주체 구조 대안별 비교

구분	대안 1	대안 2	대안 3
SPC 역할	운영, 상업, 안전, 환경, 교통, 의료, 시설 등	운영, 상업, 안전, 환경, 교통, 의료 등	운영, 상업
인천광역시 역할	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 행정 및 재정지원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 행정 및 재정지원</li> <li>▪ 시설 및 인프라 제공</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 행정 및 재정지원</li> <li>▪ 시설 및 인프라 제공</li> <li>▪ 안전, 환경, 교통, 의료 등 공공기능 수행</li> </ul>
집행구조	SPC 일원화	운영(민간)+시설(공공) 분리	운영(민간)+공공서비스 분리
의사결정속도	빠름 (일원화로 빠름)	중간 (분리구조로 조정 필요)	느림 (공공기능 확대)
공공성	낮음	중간	높음
지자체 행정부담	낮음	중간	높음
재정지원 유연성	낮음	중간	비교적 높음
사업리스크 분산	SPC에 리스크 집중	공공-민간 분담	공공-민간 분담
장기 지속성	낮음(지속적 적자 부담)	중간	높음
종합	일원화, 의사결정, 효율성의 장점이 있으나 재정부담 리스크 존재	재정 부담 완화 장점 있으나 구조 분리로 인한 효율성 저하	공공부담의 증가 및 행정 절차 복잡

- 이와 같은 2안과 3안 사이의 절충형 구조는 시가지 중심에서 개최되는 대회 특성을 고려한 공공 기능의 필수성, F1 그랑프리 수익구조, SPC의 재정안정성 및 민간 전문성 확보 등을 고려할 때 가장 적합한 구조로 분석되며, SPC 대한 지원 확대 가능성으로 인해 민간 유인 가능성 및 대회 개최의 지속성 또한 함께 확보할 수 있는 방안임.
- 다만 일부 기능 및 역할의 주체가 분리됨에 따른 의사결정의 일관성 및 조정 기능이 저하될 가능성이 있으므로 인천광역시와 SPC의 공동 기획 체계를 구축하고 상시 협의체를 운영하는 등 통합 조정 및 원활한 소통 구조의 마련이 요구됨.
  - 또한 역할 경계를 명확히 설정하고, 전략적 의사결정은 일원화하되 분야별 실무는 전담 조직을 통해 수행하도록 함으로써 효율성과 책임성을 동시에 확보 가능함.

- 특히 대안2 및 대안3의 경우, 대회 개최를 위해 조성되는 영구시설은 공공 자산으로서 재원의 효율적 활용과 투자 대비 효과 극대화를 도모하는 것이 바람직하므로, 활용 계획을 사전에 체계적으로 마련하여 공공 투자에 대한 지속적 편익을 확보해야 함.
- 활용 목적과 운영 범위에 따라 ① 대회 개최 중 비경기 기간의 상시 활용 방안과 ② 대회 종료 이후의 중·장기적 공공·상업적 활용 방안을 구분하여 검토함으로써 시설 활용도 제고와 공공 재원의 투입 효과를 극대화 수 있는 구조를 설계할 필요가 있음.

#### □ 대회 개최 중(비경기 기간) 활용방안

- 특히 피트빌딩과 같은 핵심 영구시설은 실제 그랑프리 개최 기간의 전·후 준비 기간을 제외하면 연중 대부분의 기간 동안 공백이 발생할 수 있으므로 비경기 기간의 상시 활용 전략 수립이 사업의 재정 건전성과 직결되는 요소로 판단됨.
- 싱가포르 마리나베이 스트리트 서킷의 경우, 피트빌딩을 그랑프리 기간에는 경기 운영시설로 활용하고, 비경기 기간에는 임대공간으로 활용하여 추가 수익을 창출하며, 라스베이거스 스트립 서킷의 경우, 영구시설인 '그랑프리 플라자'를 경기 기간 외에는 F1 테마 복합공간으로 상시 운영하고 있음.
- 이와 같이 해외 사례는 피트빌딩을 경기 지원시설에 한정하지 않고, 임대형 MICE 시설 모델 또는 체험·전시·테마형 복합공간 모델로 확장하여 연중 활용함으로써 재정 부담을 완화하고 도시 브랜드 자산으로 전환하고 있음.
- 따라서 인천의 경우에도 영구시설 조성 여부가 확정될 경우, 단순 경기 대응시설이 아닌 MICE·전시·기업행사 임대형 모델, 모빌리티 체험·전시 공간, 관광·문화 복합 콘텐츠 공간 등 활용 시나리오를 사전에 설정하여 운영 전략을 수립할 필요가 있음.

#### □ 대회 종료 후 활용방안

- 첫 번째 사후 활용방안은 모터스포츠 및 자동차 마케팅 등에 활용가능한 복합센터형으로 대회 운영을 담당할 특수목적법인(SPC)이 사후에도 운영주체로 기능하며, 시설을 모터스포츠 및 모빌리티 산업 중심의 복합 마케팅 거점으로 활용하는 방안임.
- 두 번째 사후 활용방안은 피트빌딩을 실내 회의·전시·연회 공간으로 전환하고, 달빛 공원을 야외 전시 및 국제 이벤트 공간으로 활용하는 방안으로 운영주체는 송도컨벤시아 운영기관인 인천관광공사가 사후 인계받아 통합 관리하는 구조로 고려함.
- 세 번째 방안은 피트빌딩을 리테일·F&B·오피스 등과 같은 일반 상업시설로 전환

하고, 달빛공원은 기존 공원 기능을 유지하는 방안으로 운영은 인천도시공사가 사후 인계하여 수변 복합개발과 연계하는 구조를 고려함.

- 세 가지 방안은 각각 산업 연계성, 공공성 및 정책 정합성, 재정 안정성 측면에서 상이한 특성을 가지므로 최종 사후활용방안의 선택은 향후 설립될 SPC 및 관계기관과의 구체적인 협의 과정을 거쳐 종합적으로 판단할 필요가 있음.
- 특히 F1 대회의 중장기 개최 가능성, 민관협력 구조의 안정성, 모빌리티 산업 및 관광·MICE 정책과의 연계 방향, 공공 재정 부담 수준 및 재정 안정성 확보 방안 등을 종합적으로 검토하여야 함.
  - 아울러 시설의 연중 활용도, 운영주체의 전문성, 민간 참여 의지, 중앙정부 지원 가능성, 지역 경제 및 도시 브랜드에 미치는 파급효과 등 다각적인 관점에서 비교·평가가 이루어져야 함.

표 VII-7. 영구시설의 사후 활용방안

구분	사후활용방안 1 모터스포츠·자동차 마케팅 복합센터형	사후활용방안 2 관광·문화 MICE 센터형	사후활용방안 3 상업시설 전환형
운영주체	대회 운영 SPC	인천관광공사 사후 인계	인천도시공사 사후 인계
기능	국내외 자동차 마케팅·체험·모빌리티 전시 및 교육	국내외 회의 및 전시 공간으로 활용	일반 상업시설로 전환 활용
공간활용	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 피트빌딩 : 브랜드 체험관, 기업 런칭 홀, 모터스포츠 전시관</li> <li>▪ 달빛공원 : 자동차 페스티벌, 테스트 이벤트, 체험행사</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 피트빌딩 : 실내 회의, 전시, 연회 공간</li> <li>▪ 달빛공원 : 야외 전시, 페스티벌, 국제 이벤트 공간</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 피트빌딩 : 일반 상업시설(리테일·F&amp;B·오피스 등) 전환</li> <li>▪ 달빛공원 : 기존 공원 기능 유지</li> </ul>
확장방향	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 글로벌 모빌리티 기업 등과 전략적 파트너십</li> <li>▪ '모빌리티 워크'와 같은 연례 행사 이벤트화</li> <li>▪ 국내 모빌리티 산업 클러스터와 연계 가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 송도컨벤시아와 패키지 운영(보완·확장 기능)</li> <li>▪ 수변 야외 대형 국제행사 유치</li> <li>▪ 문화·e스포츠·산업 박람회 등 다목적 활용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 수변 복합개발과 연계</li> <li>▪ 루프탑·전망형 상업시설 특화</li> <li>▪ 민간 임대 운영 모델 도입</li> </ul>
장점	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ F1 대회와 연속성 확보</li> <li>▪ 자동차산업 및 브랜드 마케팅 거점으로 발전 가능</li> <li>▪ 국제 모터스포츠 및 관련 글로벌 행사 기반 유지</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 기존 MICE 인프라와 운영 시너지</li> <li>▪ 비교적 안정적 수요 기반</li> <li>▪ 공공성·정책 정합성 확보 용이</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 안정적 임대수익 가능</li> <li>▪ 유지관리비 회수 명확</li> <li>▪ 개발사업과 연계 용이</li> </ul>
한계	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 특정 산업 의존 구조</li> <li>▪ 전문 운영역량 확보 필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 기존 컨벤시아와 기능 중복 가능성</li> <li>▪ 차별화 전략 필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ F1 상징성 약화</li> <li>▪ 공공투자 명분 약화</li> <li>▪ 지역 상권과 경쟁 우려</li> </ul>
연계성 검토	정책적 연계성 및 목적사업 연계성에 부합도 높음	정책적 연계성에는 부합도는 높으나 목적사업 연계성 부합도는 낮음	정책적 연계성 및 목적사업 연계성 부합도 낮음

## 2.2 운영주체 조직

- (개요) F1 인천 그랑프리의 운영주체는 민관협력형 특수목적법인(SPC)을 중심으로 하되, 시설·인프라 및 교통·안전·환경·의료 등 공공성이 높은 기능은 인천광역시가 직접 수행하는 혼합형 구조를 기본으로 함.
- (운영 방안) 조직 운영은 ① 이원 집행·일원 조정, ② 권한·책임의 명확화, ③ 단일 메시지 체계, ④ 단계별 탄력 운영을 기본 원칙으로 함.
- (지배구조 체계(안)) SPCC의 지배구조는 ① 이사회(최고 의사결정), ② 대표이사(집행 책임), ③ 감사(감독 기능), ④ 민관협의회(공공-민간 조정 기능)로 구성되며, 이를 통해 공공성과 효율성, 책임성과 투명성을 균형 있게 확보하도록 설계함.
  - F1 인천 그랑프리의 운영주체인 특수목적법인(SPC)은 「상법」 및 관련 법령에 따라 이사회 및 감사 체계를 갖추며, 공공성과 경영 효율성을 동시에 확보할 수 있도록 지배구조를 설계함.
  - 공공-민간 간 정책적 조정과 실행 단계의 정합성 확보를 위하여 이사회와는 별도로 민관 협의회를 운영함.
- (단계별 집행 조직 체계(안)) 유치·준비·집행·운영·정산 단계에 따라 조직 규모와 기능을 1~5단계별로 조정함.

| 표 VII-8. 단계별 집행 조직 체계(안)

구분		내용	주요 기능
1단계	기본구조 구축 단계	SPC 설립 이전 준비조직(TF) 체계 (인천광역시 준비조직 구성 및 사업 구조 설계 총괄)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 거버넌스 설계</li> <li>▪ 법·제도 검토</li> <li>▪ 재정 프레임</li> <li>▪ 민간 협의</li> </ul>
2단계	실행계획 정교화 단계	SPC 정식 설립 및 대표이사 중심 집행 조직 구성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 계약</li> <li>▪ 운영계획</li> <li>▪ 조정</li> </ul>
3단계	대회 직전 집행 단계	현장 통합상황조정실 설치 및 현장 중심 통합 조정 기능 수행	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 통합 점검</li> <li>▪ 합동훈련</li> <li>▪ 위기 대응</li> </ul>
4단계	대회 운영 단계	24시간 통합상황실로 전환 및 현장 지휘 및 실시간 통제 기능 수행	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 운영</li> <li>▪ 안전</li> <li>▪ 커뮤니케이션</li> </ul>
5단계	정산 및 환류 단계	24시간 통합상황실 종료 및 정산·성과평가 중심 체계로 조직 재편	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 예산 정산</li> <li>▪ 시설 복구</li> <li>▪ 성과 분석</li> <li>▪ 환류</li> </ul>

### 3. 재정지원 방안

- 현행 국내 법·제도에 따라 국비 및 지방비 등 공공 재원을 활용한 재정 지원 방안을 검토한 결과, 문화 콘텐츠, 관광 프로그램, 시민참여 행사 등 공익성이 비교적 명확한 소규모·부대 행사성 사업 및 지자체 자체사업에 대해서는 다양한 지원 수단이 제도적으로 마련되어 있는 것으로 파악됨.
- 국내사례 분석 결과, 스포츠 이벤트 개최를 지원하기 위한 국내의 제도적 기반은 국제경기대회지원법, 국제행사의 유치·개최에 관한 규정이 있으며, 그 외에 특별법 제정을 통한 일회성의 예외적 법령을 근거로 시행되었으며, 현행 법제 상 F1 그랑프리 지원할 수 있는 법적 근거 및 제도적 기반은 부족한 것으로 보임.
- F1 그랑프리는 높은 수준의 개최권료 및 운영비가 수반되는 사업으로, 수익구조를 고려할 때 현행 법·제도 내 지원 방식만으로는 장기적 지속가능성을 확보하기에는 제도적 한계가 있는 것으로 분석됨.
- 개최권료, 글로벌 마케팅 비용, 각종 운영비 등 대회 성립에 필수적인 핵심 비용은 일반적인 지방보조금, 위탁사업비, 문화·관광 예산만으로는 충당하기 어려운 구조로 판단되며, 이 경우 재정 부담이 민간에 과도하게 집중될 가능성이 있음.
- 국내에서 개최된 메가 스포츠 이벤트의 경우, 사업 규모와 성격, 추진 주체의 특수성을 고려하여 특별법을 제정함으로써 재정 지원, 인허가 특례, 조직 운영 근거 등을 종합적으로 마련한 사례가 있으며, 다수의 F1 그랑프리에서 각국 중앙정부 및 지방정부는 다양한 방법을 통해 연간 운영비용에 대한 지원이 이루어지고 있음.
- 이러한 검토 결과를 종합하면, F1 인천 그랑프리 역시 과거 F1 코리아 그랑프리, 평창동계올림픽 등과 유사하게 국제경기대회지원법의 적용 확대 또는 별도의 특별법 제정을 통해 추진하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 판단됨.
- 국제경기대회지원법의 경우, 지원대상을 법과 시행령을 통해 규정하고 있으므로 해당 법령을 통한 F1 인천 그랑프리의 지원을 위해 시행령의 개정이 필요하며, 특별법의 경우 새로운 법안의 제정이 필요하므로 각 방안에 대한 절차 및 기간이 상이하며 시행령의 개정이 비교적 간략한 절차와 기간이 소요됨.

- 국제경기대회지원법의 경우 적용 범위를 명확히 하기 위해 동법 시행령 제1조의2(국제경기대회의 정의)에 F1 그랑프리를 포함하는 조항 신설이 필요함.

| 그림 VII-1. 제도적 개선의 절차 및 기간



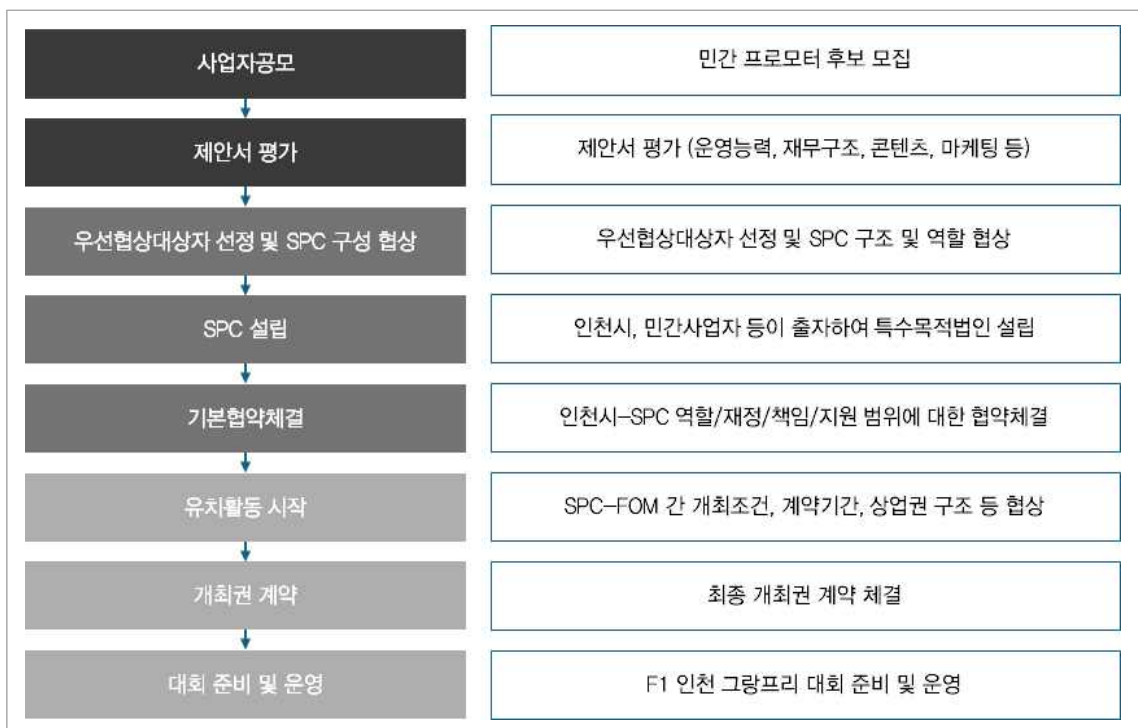
자료 : 법제처 법제업무정보

- 국제경기대회지원법 개정은 시행령 개정을 통해 F1 그랑프리를 국제경기대회로 편입시켜 근거를 마련하는 방안으로 비교적 간략한 절차를 통해 국비 지원의 근거를 마련 가능하나, 일반법 특성 상 타 대회를 포괄하므로 대회의 특수성을 충분히 반영한 지원에는 한계가 있을 수 있음.
  - 정부입법 기준 약 5개월 ~ 8개월 기간 소요(최소 152일 최대 239일)로 비교적 짧은 기간이 예상됨.
- 반면 특별법의 제정은 F1 코리아 그랑프리, 평창올림픽, 아시안게임 등과 같이 특별법 제정을 통한 국비지원 근거를 마련하는 방안으로 F1 그랑프리 특수성을 반영한 지원방안, 지원근거 및 특례 등을 포괄적으로 규정 가능하나 시간적·정치적·행정적 부담이 커 정부입법 기준 약 6개월~1년 이상의 기간 소요됨
  - 최소 187일 ~ 최대 304일, 국회심의에 추가 기간 소요 가능
- 두 방안은 추진 기간, 절차 및 지원 방식 측면에서 차이가 있으나, F1 그랑프리 특성상 제한된 일정 내에서 선제적인 대회 개최 준비가 요구되는 점과 국내 법규에 따른 지원절차에 필요한 기간 등을 고려할 때, 국회 심의 등으로 불확실성이 상대적으로 높은 특별법 제정 방식보다는 국제경기대회 지원법 시행령 개정이 보다 현실적인 대안으로 판단됨.

## 4. 사업추진절차

### 4.1 추진절차

- 인천광역시는 사업 참여 의지와 역량을 갖춘 민간 프로모터 선정을 위해 공모를 실시하고, 제안서 평가를 통해 운영 능력, 재무 구조, 콘텐츠 기획, 마케팅 및 글로벌 네트워크 등 국제 대형 이벤트 수행에 필요한 종합 역량을 검증함.
- 우선협상대상자 선정 후에는 SPC의 구성 방식, 지분 구조, 역할 분담 등을 협의하여 공공과 민간의 책임 범위 및 재정 구조를 구체화함. 협상 완료 후에는 공동 출자를 통해 SPC를 설립, SPC는 향후 F1 그랑프리 유치 및 운영의 법적·계약적 주체로서 사업을 수행함.
- SPC 설립 이후에는 인천광역시와 기본협약을 체결하여 역할, 재정 지원 범위, 책임 등을 명확히 하고, 이를 기반으로 FOG과 개최 조건 및 상업권 구조 등에 대한 본격적인 유치 협상을 진행함. 최종적으로 개최권 계약을 체결 이후 운영 준비, 마케팅 등 대회 개최를 위한 실행 단계에 착수함.



## 4.2 주요사항

### □ 입찰방법비교

- 공개경쟁입찰은 국내외 모터스포츠 운영사 및 국제 이벤트 전문기업 등에 폭넓게 참여 기회를 부여하는 방식으로, 절차의 투명성과 경쟁을 통한 객관적 사업자 선정이 가능하다는 장점이 있음.
- 반면 평가 부담이 증가하고 검증되지 않은 사업자의 참여 가능성도 존재함. 출자형 SPC 설립을 전제로 할 경우 가장 일반적이고 제도적으로 안정적인 방식임.
- 제한경쟁입찰은 모터스포츠 실적, 국제 행사 경험, 재무 건전성 등 사전 자격 요건을 충족한 기업만 참여시키는 방식으로, 사업 안정성과 실행 가능성을 높일 수 있으나 참여 범위가 제한되어 경쟁 강도와 제안 다양성이 낮아질 우려가 있음.

### □ 제안요청서 주요 항목

- 운영계획: 개최권료 협상 전략, 운영 프로그램, 공공 안전관리, 지역 상생 방안 포함
- 재무계획: SPC 구조 및 지분, 자금 조달, 수익·비용 구조, 손실 대응 및 리스크 관리
- 도시 연계 전략: 송도 등 주요 공간과의 연계 및 지역경제 파급효과 극대화 방안
- ESG·안전계획: 탄소중립, 소음 저감, 친환경 운영 및 안전·비상 대응 체계
- 리스크 관리: 적자 가능성, 불가항력 상황, 시민 불편 최소화 대책 등

### □ 협약서 주요항목(안)

- 지배구조: 공동 출자 기반 이사회 중심 의사결정, 중대 사항은 특별의결로 규정
- 역할 분담:
  - SPC는 개최권 계약, 대회 운영, 상업권 관리 및 손익 책임 담당
  - 인천광역시는 인프라 구축, 공공서비스, 행정 협의 및 시민 수용성 확보 담당
- 재정 조항: 공공 지원 범위와 손실 분담 상한 명시, 별도 회계·외부 감사 의무화
- 공공성 조항: 지역경제 활성화, ESG 의무, 공익 목적 상업권 활용 범위 규정
- 행정 지원: 인허가, 교통 통제 등 지원 범위 및 전담조직 근거 명확화
- 리스크 배분: 적자, 불가항력, 공정 지연 등 주요 리스크의 책임 기준 사전 규정
- 상업권·IP: 티켓·스폰서·라이선스 권리 귀속 및 공익적 활용 범위 명확화
- 계약기간: 기본 5~7년 운영, 성과 조건에 따른 갱신 가능성 포함특수목적법인의 구조





## 제8장 사전 타당성 조사

---

# 2026

인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

---

# 1. 사업타당성 조사 개요

## 1.1 분석대상 개요

- (조성목적) 본 사업은 메가 스포츠 이벤트 유치를 통해 인천의 세계적 도시 위상을 강화하고, 「Global Top10 City Incheon」 실현을 위한 전략적 전환점을 마련하는 것을 목적으로 함.

| 표 VIII-1. F1 인천 그랑프리 사업 개요

구분	내용
사업종류	행사성 사업(국제경기대회 공식 등록 목표)
조성위치	인천광역시 연수구 송도동 26-1 일원
조성면적	총 활용면적 700,887.1㎡, 공사면적 220,000㎡(대지면적) * 총 활용면적: 행사 운영구역 전반을 기준으로 산정한 면적 서킷 구간 외에 마케팅존, 관람구역, 임시시설 설치구역, 운영지원시설 구역 등을 포함
시설규모	서킷 길이 4,960m, 피트빌딩 연면적 23,850㎡, 총 수용력 120,000명
투자기간	착공 2028년, 준공 2029년, 운영개시 2029년

| 표 VIII-2. F1 인천 그랑프리 공사면적

구분	공사면적 (㎡)	건축연면적 (㎡)	서킷길이 (m)	비고
계	220,000			
기초공사	3,500			
도로포장	190,000		4,960	
-신규포장	130,000		3,160	
-재포장	60,000		1,800	
건축공사	26,500	23,850		피트빌딩
-피트빌딩	26,500	23,850		

- (분석대안) 운영기간 및 매출정책에 따라 총 4개 시나리오를 설정하여 분석을 수행함.

| 표 VIII-3. F1 인천 그랑프리 사전타당성 분석 대안

구분		운영대안	
		대안A. 5년 운영	대안B. 7년 운영
매출 대안	대안1. 저가정책	[대안 1-A] 5년 운영 / 티켓 저가정책	[대안 1-B] 7년 운영 / 티켓 저가정책
	대안2. 일반정책	[대안 2-A] 5년 운영 / 티켓 일반정책	[대안 2-B] 7년 운영 / 티켓 일반정책

- (운영기간) 운영대안 A안 2029~2033년(5년 운영), 운영대안 B안 2029~2035년(7년 운영)
  - (행사운영) 각년도 4월 개최(총 5일간 운영, 대회 4일)
  - (임대운영) 해당 연도 6월부터 차년도 1월까지(8개월간 임대)
- (분석기간) 운영대안 A안 2028~2033년(총 6년), 운영대안 B안 2028~2035년(총 8년)
  - (기준연도) 2025년
  - (분석개시) 2028년(Y)
  - (분석종료) 운영대안 A안(2033년 Y+5), 운영대안 B안(2035년 Y+7)

| 그림 VIII-1. F1 인천 그랑프리 서킷 디자인(안)



## 1.2 수요추정

### □ 티켓 포트폴리오 전략 수립

- (티켓 포트폴리오) 티켓 가격의 저가 구간에서 공공재정 수혜자의 접근성을 보장하고 고가 구간에서 수익을 확보하여 재무안전성을 보장 할 수 있는 균형적 티켓 포트폴리오 전략이 필요함.
  - (F1 그랑프리 수익 구조) 총 발생 수익의 대부분은 FOG로 귀속, 지역 그랑프리의 발생 수익은 티켓 가격 및 스폰서십 중심의 수익구조 형태를 가짐.
  - (해외 GP 수익 극대화 전략) 해외 그랑프리 운영주체들은 티켓 가격 고가정책 수립, 수요연동 가격제(동적 가격제) 도입을 통해 수익 극대화를 도모하고 있음.
  - (공공재정 사업의 특징 고려) 공공재정 투입 사업의 경우 재정투입의 공익성·접근성·형평성 고려 필요
- (티켓 포트폴리오 수립) 싱가포르, 일본, 캐나다, 호주의 2025년도 티켓 가격을 바탕으로 티켓 저가정책 및 티켓 일반정책 포트폴리오 구성
  - (티켓 저가정책) 4개국 평균 티켓 가격을 바탕으로 저가 티켓 가격 포트폴리오 구성
  - (티켓 일반정책) 아시아 국가 평균 티켓가격을 바탕으로 일반 티켓가격 포트폴리오 구성

표 VIII-4. 2025년도 해외 F1 그랑프리 티켓 가격 분석

구분	싱가포르	일본	아시아 평균	캐나다	호주	비아시아 평균
티켓가격 포트폴리오 개수(개)	27	18	23	21	28	25
티켓 최소가격(원)	207,539	206,800	207,170	208,487	227,440	217,963
티켓 평균가격(원)	1,304,179	1,289,262	1,296,721	886,407	907,475	896,941
티켓 최대가격(원)	4,928,623	8,460,000	6,694,311	2,819,308	2,461,564	2,640,436

자료 : 각국 F1 그랑프리 공식사이트 및 F1 공식사이트 재정리.

주. 티켓 평균가격은 티켓 판매 규모를 고려하지 않은 티켓가격 단순 평균임.

표 VIII-5. F1 인천 그랑프리 저가정책 및 일반정책 티켓가격 포트폴리오 수립

(단위 : 원)

구간	저가정책		일반정책	
	티켓가격	구간적용	티켓가격	구간적용
입석(walk around)	106,283	4구간의 50%	159,944	4구간의 50%
좌석 4구간	212,566	0	319,888	0.5
좌석 3구간	460,139	1	493,936	1
좌석 2구간	996,056	2	1,177,649	2
좌석 1구간	2,156,146	3	2,807,766	3
좌석 최고가격	4,667,374	4	6,694,311	4

주 1. 구간별 티켓가격 추정 산식 : 티켓 최소가격 $\times r^i$ (구간적용값),  $r=(\text{최대가격}/\text{최소가격})^{(1/\text{구간최대값})}$

2. 티켓 저가정책 포트폴리오 산정 : (최대가격) 4,667,374원, (최소가격) 212,566원, (r) 2.16, (구간최대값) 4

3. 티켓 일반정책 포트폴리오 산정 : (최대가격) 6,694,311원, (최소가격) 207,107원, (r) 2.38, (구간최대값) 4

4. 입석(walk around) : 시가지서킷 장점을 살려 좌석이 없는 티켓가격 구간 생성, 단 가격은 4구간의 50%로 책정함.

## □ 수요추정

- (수요추정 영향요인) 동 분석에서는 공급 측면, 국내 수요 측면, 해외 수요 측면을 고려하여 다음의 변수들을 영향요인으로 설정함.
  - (공급 측면) 경기장의 방문객 수용력
  - (국내 수요 측면) 내부수요자(국내방문객) 구매력을 2024년 1인당 GDP(PPP 기준)으로 측정
  - (해외 수요 측면) 개최지 관광매력도를 2024년 세계경제포럼 TTDI(여행·관광 개발지수, Travel & Tourism Development Index)로 측정

| 표 VIII-6. 수요추정 영향 요인 선정

구분	영향 요인	F1 인천 그랑프리
공급측면	인천 F1 그랑프리 시가지서킷 수용력	120,000명
국내수요측면	내부 수요자 구매력(1인당GDP)	58,895달러
해외수요측면	개최지 관광 매력도(TTDI)	4.74점

자료 : (1인당 GDP) World Bank(2025), GDP per capita, PPP (current international \$).  
(TTDI) WEF(2025), Travel and Tourism Development Index.

- (수요추정 방법) 사례분석법, 회귀분석(A), 회귀분석(B)을 통해 수요추정 실시하고자 함.
  - (사례분석 방법) F1 그랑프리 개최국 중 아시아국가의 경기장 수용력 대비 방문객 수 추정
    - F1 그랑프리의 경우 경기장 서킷, 시가지 서킷 두가지로 나뉘는 특징을 가지고 있어 경기장(서킷) 수용력은 통상적으로 좌석수를 말함.
  - (회귀분석 A) 수용력, TTDI를 기반으로 하는 회귀분석 후 로그함수 모형을 통해 방문객 수 산정
    - 산식 :  $\ln(A_i) = \alpha + \beta_1 \ln(C_i) + \beta_3 \ln(T_i)$   $A_i$  = 방문객수,  $C_i$  = 수용력,  $T_i$  = TTDI
  - (회귀분석 B) 수용력, 1인당 GDP, TTDI를 기반으로 하는 회귀분석 로그함수 모형을 통해 방문객 수 산정
    - 산식 :  $\ln(A_i) = \alpha + \beta_1 \ln(C_i) + \beta_2 \ln(G_i) + \beta_3 \ln(T_i)$   $A_i$  = 방문객수,  $C_i$  = 수용력,  $G_i$  = 1인당 GDP,  $T_i$  = TTDI
  - (분석 대상 국가) 2025년 F1 그랑프리 개최 22개국의 방문객 수, 수용력, 1인당 GDP, TTDI를 통해 수요추정 실시
- (대안채택) 수요추정 결과 사례분석 300,236명, 회귀분석A 310,361명, 회귀분석B 310,433명으로 도출되었으며 이중 회귀분석A 결과를 대안으로 채택함.

| 표 VIII-7. F1 인천 그랑프리 수요추정 결과 종합

구분	분석세부	추정결과(명)	분석대상국가	채택
사례분석	아시아사례	300,236	2025년 7개 아시아 국가	
회귀분석A	수용력, TTDI	310,361	2025년 22개 국가	대안채택
회귀분석B	수용력, 1인당 GDP, TTDI	310,433	2025년 22개 국가	

## □ 가격 탄력성 반영 대안 수립

- (티켓가격 탄력성 정의) 티켓 가격 탄력성이란 티켓가격이 변동할 경우 그에 따라 방문객 수요가 얼마나 변화하는지를 나타내는 계수임.
  - 티켓가격 탄력성에 따른 방문객 수 변화 산식은 다음과 같음

$$Q_1 = Q_0 \times \left( \frac{P_1}{P_0} \right)^\epsilon$$

$Q_1$  = 방문객 수,  $Q_0$  = 기준 방문객 수,  
 $P_1$  = 기준 평균티켓가격,  $P_0$  = 일반정책 평균티켓가격,  
 $\epsilon$  = 가격탄력성계수

- F1 인천 그랑프리 티켓가격 탄력성 계수는 -0.58 적용하여 산출하는 것이 적절할 것으로 판단됨.
  - 스포츠 관람 수요 실증연구(Coates & Humphreys, 2007)에서는 티켓가격 탄력성이 -0.1~-0.3 수준, 부대비용 포함 시 -0.58수준으로 조사됨.
  - 스포츠 관람 수요 조사연구(villar & Guerrero, 2009)에서는 가격 측정 방식과 리그 특성에 따라 티켓가격 탄력성이 -0.3~-0.6 수준으로 조사됨.
- (티켓가격 탄력성 적용) 티켓가격의 변화에 따라 가격저항에 따른 수요자 변동을 감안한 결과 티켓가격 일반 전략 포트폴리오 적용 시 방문객 수는 260,190명으로 추정됨(3일 기준).
- (최종 수요추정 결과) 티켓 가격 저가 정책 포트폴리오 적용 시 310,361명, 티켓 가격 일반 정책 포트폴리오 적용 시 260,190명으로 추정됨.

| 표 VIII-8. 인천 F1 그랑프리 티켓가격 정책별 수요추정 결과

구간	저가정책 포트폴리오		일반정책 포트폴리오	
	티켓가격(원)	방문객 수(명)	티켓가격(원)	방문객 수(명)
입석(walk around)	106,283	310,361	159,944	260,190
좌석 4구간	212,566		319,888	
좌석 3구간	460,139		493,936	
좌석 2구간	996,056		1,177,649	
좌석 1구간	2,156,146		2,807,766	
좌석 최고가격	4,667,374		6,694,311	

### 1.3 총사업비 추정

- (산정 기준의 준용) 본 사업의 총사업비는 「행정안전부(2025), 지방재정 투자심사 및 타당성조사 운영기준」에서 제시한 총사업비 산정기준을 준용하여 산정함.
  - 동 기준에 따르면 총사업비는 국가·지자체·공공기관 및 민간 부담분을 포함한 사업 전체 소요비용을 의미하며, 투자사업 및 행사성 사업과 관련된 일체의 비용을 포함하도록 규정하고 있음.
- (총사업비의 정의 및 포함범위) 총사업비는 국제경기대회 개최를 위한 시설 조성비용과 행사운영 관련 비용을 모두 포함하는 개념으로 정의함.
  - 행사성 사업의 경우 시설물·구조물 설치에 소요되는 경비뿐 아니라, 행사 개최를 위하여 지출되는 경상경비 및 예비비를 포함한 일체의 비용을 총사업비에 포함하도록 되어 있으며, 본 사업 또한 이에 따라 산정함.
- (공사면적의 정의) 공사면적은 기본구상(Master Plan) 단계에서 제시된 실제 공사 시행 범위를 의미하며, 도로포장(신규·재포장), 기초토목공사, 피트빌딩 등 건축공사 범위를 포함하여 산정함.

| 표 VIII-9. F1 인천 그랑프리 공사면적 정의

구분	공사면적(㎡)	건축면적(㎡)	서킷길이(m)	비고
전체	220,000			
도로포장	190,000		4,960	
▪ 신규포장	130,000		3,160	달빛축제공원 내 서킷
▪ 재포장	60,000		1,800	기존 도로 서킷
건축면적	26,500	23,850		
▪ 피트빌딩	26,500	23,850		

- (공사비 보정) 과거 시점 공사비의 보정은 한국은행(2024) GDP 디플레이터(건설투자)를 활용하여 수행함.

| 표 VIII-10. 한국은행(2024), GDP 디플레이터(건설투자 부문)

(단위 : %)

구분	2020	2021	2022	2023	2024
2020	100.0				
2021	104.3	100.0			
2022	110.1	105.6	100.0		
2023	114.0	109.3	103.5	100.0	
2024	116.3	111.5	105.6	102.0	100.0

자료 : 한국은행(2024), GDP 디플레이터(건설투자 부문)

## □ 총사업비 추정 결과

- (추정결과) 불변가 기준 총사업비는 대안 A 4,278억 원, 대안 B 5,154억 원으로 추정됨.
  - B안은 운영기간 2년 연장에 따른 유지관리 및 운영설비 추가 반영으로 A안 대비 876억 원 증가함.

┆ 표 VIII-11. F1 인천 그랑프리 대안별 총사업비 추정 결과(불변가)

(단위 : 억 원)

구분	A안(5년)		B안(7년)	
	금액(억 원)	비율	금액(억 원)	비율
<b>총사업비</b>	<b>4,278</b>	<b>100.0%</b>	<b>5,154</b>	<b>100.0%</b>
<b>B.1.공사비</b>	<b>1,543</b>	<b>36.1%</b>	<b>1,587</b>	<b>30.8%</b>
B.1.1.도로공사	312		357	
B.1.2.토목공사	186		186	
B.1.3.건축공사	1,044		1,044	
<b>B.2.보상비</b>	<b>236</b>	<b>5.5%</b>	<b>236</b>	<b>4.6%</b>
B.2.2.토지보상	236		236	
<b>B.3.시설부대경비</b>	<b>162</b>	<b>3.8%</b>	<b>166</b>	<b>3.2%</b>
B.3.1.설계비	79		81	
B.3.2.감리비	64		66	
B.3.3.시설부대비	3		3	
B.3.4.조사/측량비	15		16	
<b>B.4.운영설비비</b>	<b>1,970</b>	<b>46.0%</b>	<b>2,717</b>	<b>52.7%</b>
B.4.1.시설	1,302		1,823	
B.4.2.조명장치	7		10	
B.4.3.임대(창고)	58		82	
B.4.4.임대(부대시설)	355		498	
B.4.5.전산장비	247		305	
<b>B.5.예비비</b>	<b>367</b>	<b>8.6%</b>	<b>447</b>	<b>8.7%</b>
B.5.0예비비	367		447	

주. 예비비는 공사비+시설부대경비+운영설비비의 10%로 계상함.

- (추정결과) 경사가 기준 총사업비는 대안 A 4,784억 원, 대안 B 5,869억 원으로 추정됨.
  - 운영설비비의 경사가 반영 효과가 크게 나타나며, 이는 다년도 운영구조 특성상 후행 연도 비용 증가에 따른 영향임.
  - 토지보상비는 잔존가치 처리에 따라 경사가 총사업비에서는 순계상하지 않음.

| 표 VIII-12. F1 인천 그랑프리 대안별 총사업비 추정 결과(경사가)

(단위 : 억 원)

구분	A안(5년)		B안(7년)	
	금액(억 원)	비율	금액(억 원)	비율
<b>총사업비</b>	<b>4,784</b>	<b>100.0%</b>	<b>5,869</b>	<b>100.0%</b>
<b>B.1.공사비</b>	<b>1,926</b>	<b>40.3%</b>	<b>1,992</b>	<b>33.9%</b>
B.1.1.도로공사	397		463	
B.1.2.토목공사	232		232	
B.1.3.건축공사	1,297		1,297	
<b>B.2.보상비</b>	<b>-</b>	<b>0.0%</b>	<b>-</b>	<b>0.0%</b>
B.2.2.토지보상	-		-	
<b>B.3.시설부대경비</b>	<b>215</b>	<b>4.5%</b>	<b>221</b>	<b>3.8%</b>
B.3.1.설계비	107		111	
B.3.2.감리비	82		83	
B.3.3.시설부대비	4		5	
B.3.4.조사/측량비	21		22	
<b>B.4.운영설비비</b>	<b>2,208</b>	<b>46.2%</b>	<b>3,123</b>	<b>53.2%</b>
B.4.1.시설	1,359		1,957	
B.4.2.조명장치	9		14	
B.4.3.임대(창고)	64		90	
B.4.4.임대(부대시설)	462		666	
B.4.5.전산장비	313		396	
<b>B.5.예비비</b>	<b>435</b>	<b>9.1%</b>	<b>534</b>	<b>9.1%</b>
B.5.0예비비	435		534	

주 1. 예비비는 공사비+시설부대경비+운영설비비의 10%로 계상함.  
 2. 토지보상비는 잔존가치로 처리되어 경사가 총사업비에서는 순계상하지 않음.

## 1.4 직접 편익 추정

- (직접 편익 정의) 직접 편익은 F1 인천 그랑프리 운영을 통해 운영주체에 직접 귀속되는 현금성 수입, 즉 매출을 의미함. 직접 편익 항목은 입장료(R.1), 단기임대료(R.3), 장기임대료(R.4), 보조금(R.5), 스폰서십(R.6)으로 구분하여 추정함.
- 입장료 매출은 F1 인천 그랑프리 공식대회 3일 동안의 입장료 판매 매출을 의미하며 다음과 같은 방법을 통해 매출을 추정함.

| 표 VIII-13. 입장료 매출 추정 방법 및 내용

구분	내용
입장료 가격 (티켓 포트폴리오) 설정	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (가격정책 구분) 입장료 가격은 저가정책과 일반정책의 2개 시나리오로 구성함.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 저가정책은 4개국 평균 티켓 가격을 바탕으로, 일반정책은 아시아 2개 국가 평균 티켓 가격을 바탕으로 포트폴리오를 구성함.</li> </ul> </li> <li>▪ (방문객수 적용) 티켓가격 탄력성을 고려하여 저가 정책은 방문객 수 310,361명 적용, 일반 정책은 방문객 수 260,190명을 적용함.</li> </ul>
가동률 산정 및 적용	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (해외사례 기반 가동률 산정) 가동률은 해외 4개 그랑프리(영국 Silverstone, 호주 Melbourne, 일본 Suzuka, 싱가포르 Marina Bay)의 3일 관람객 및 1일/3일 수용력 자료를 비교·분석하여 일자별 평균 가동률을 도출함.</li> <li>▪ (가동률 적용) 국내 모터스포츠 수요 및 초기 개최 리스크를 보수적으로 반영하기 위하여 아시아 평균 가동률을 적용함.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 요일별 가동률은 금요일 47.0%, 토요일 73.0%, 일요일 91.0%를 적용</li> </ul> </li> </ul>
객단가 (수취 단가) 적용	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (객단가 적용 목적) 티켓 표정가격과 실제 수취 단가 간 괴리를 반영하기 위하여 객단가를 티켓 표정가격의 75%로 일괄 적용함.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 객단가 적용은 주민할인, 제휴할인(호텔 등), 외부 판매망(에매처) 연계 할인, 종합권(3일권·2일권·1일권) 할인, 프로모션 등 실거래 할인 요인을 선반영하기 위한 보정치임.</li> </ul> </li> <li>▪ (구역별 적용) 좌석 구간별 티켓가격 포트폴리오를 기반으로 각 구역(프리미어 호스피탈리티, 메인그랜드스탠드, 그랜드스탠드 등)에 적용구간을 부여하고, 객단가(75%)를 반영하여 구역별 수취 단가를 산정함.</li> <li>▪ (매출 산정 제외) Paddock Club은 피트빌딩 2~3층 운영수입으로서 FOG 수입으로 분류되는 점을 고려하여 입장료 매출 산정에서 제외함.</li> </ul>

- 단기임대료는 F1 인천 그랑프리 대회 개최 시 공식대회 3일을 포함한 4일 동안 대회장 내부 마케팅 구역 내 판매시설의 임대매출을 의미하며 다음과 같은 방법을 통해 매출을 추정함.

표 VIII-14. 단기임대료 매출 추정 방법 및 내용

구분	내용
임대면적	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 단기임대는 마케팅구역(M Zone) 내 판매시설 면적(10,500㎡)에 한하여 매출에 반영함.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 마케팅구역은 M1~M4로 구성되며 홍보관·F&amp;B·판매·진료 기능으로 구성됨.</li> <li>- 이 중 홍보관 및 F&amp;B는 스폰서십과 연계되는 운영 항목으로 분류하여 단기임대료 매출 산정에서 제외하고, 판매시설만 임대 대상 면적으로 적용함.</li> </ul> </li> </ul>
임대료 단가 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (단가산정) 조달원가(원/㎡)를 기반으로 잔존가치 계수를 적용하여 감정평가 적용단가(원/㎡)를 산정한 뒤, 대부요율(연 5.0%)을 적용하여 연간 임대료 단가를 도출함.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 경사가 추정 시 공시지가 상승률을 반영함.</li> </ul> </li> <li>▪ (대부요율 근거) 공유재산 관련 법령 및 인천광역시 공유재산 관리 조례의 원칙 요율을 준용하여 대부요율 5.0%를 적용함.</li> </ul>
임대기간 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 단기임대 운영기간은 연간 4일(대회기간 기준)로 가정하며, 연간환산 비율은 4일/365일을 적용함.</li> </ul>

- 장기임대료는 대회 개최 기간 외에 피트빌딩 2~3층을 연간 8개월간 임대하여 발생하는 매출을 의미하며 다음과 같은 방법을 통해 매출을 추정함.

표 VIII-15. 장기임대료 매출 추정 방법 및 내용

구분	내용
임대면적	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 장기임대는 피트빌딩 2~3층을 대상으로 하며, 건축연면적(23,850㎡)에 영업면적 비율(65%)을 적용하여 장기임대 면적을 10,335㎡로 산정함.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 피트빌딩은 대회기간 외 유휴기간에 기업 전시장 등 다목적 활용이 가능한 시설로 설정함.</li> </ul> </li> </ul>
임대료 단가 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 장기임대료 단가는 단기임대료 산정 결과(감정평가 적용단가 및 대부요율 적용)를 차용하여 적용함.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 경사가 추정 시 공시지가 상승률을 동일하게 반영함.</li> </ul> </li> </ul>
임대기간 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 피트빌딩 임대는 대회기간 외 유휴기간을 활용하는 운영전략을 전제로 연간 8개월 임대를 가정함.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 첫 운영년도(2029년)는 운영 준비 및 임차 유치 기간을 고려하여 7개월로, 2030년 이후는 8개월로 적용하여 매출을 산정함.</li> <li>- 이는 해외 그랑프리에서 피트빌딩을 기업행사·전시 등으로 활용하는 사례를 준용한 가정치이며, 실제 운영전략 및 수요 여건에 따라 변동 가능함.</li> </ul> </li> </ul>

- 보조금 추정은 국비 지원과 지방비 지원으로 나뉘며 「국제경기대회 지원법 시행령」 개정을 통해 F1 인천 그랑프리를 국제경기대회로 등록하는 것을 전제로 정부 및 지방정부의 보조금 규모를 다음과 같이 추정함.

| 표 VIII-16. 보조금 추정 방법 및 내용

구분	내용
전제사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 「국제경기대회 지원법 시행령」 개정을 통해 F1 인천 그랑프리를 국제경기대회로 등록하는 것을 전제로 국비 지원 및 지방비 지원 규모 추정을 실시함.</li> </ul>
국비 지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 국비 지원은 경기장 공사비를 대상으로 기준보조율 30%를 적용하여 산정함.</li> <li>▪ 본 사업은 스트리트 서킷 특성을 고려하여 서킷과 피트빌딩을 경기장으로 전제하였으며, 사업대상지 토지가 인천광역시 소유인 점을 감안하여 보상비는 산정에서 제외함.</li> </ul>
지방비 지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 지방비 지원은 지방재정의 안정성 및 중앙정부·민간과의 합리적 재원 분담을 고려하여 총사업비의 40% 범위 내에서 설정함.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 사업대상지 토지가 인천광역시 소유인 점을 감안하여 보상비는 산정에서 제외함.</li> </ul> </li> <li>▪ 투자기간 이후에는 국제경기대회 개최와 직접 연계되는 운영설비비에 한하여 지원함.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- SPC가 지방출자기관의 지위를 가지는 경우 지방재정법 및 지방재정투자심사 실무 기준상 인건비·일반운영비 등 경상적 운영비에 대한 반복적 보전은 원칙적으로 인정되기 어려운 점을 고려함.</li> </ul> </li> </ul>

- 스폰서십은 대회 개최 시 민간 기업의 지원을 의미하며 2018 평창 동계올림픽·패럴림픽대회의 스폰서십 방식과 스폰서십 등급 체계를 참고하여 지원금 규모를 다음과 같이 추정함.

| 표 VIII-17. 스폰서십 추정 방법 및 내용

구분	내용
산정기준	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 스폰서십 수입은 「2018 평창 동계올림픽·패럴림픽대회 공식 결과보고서」의 기업지원 등급 체계를 벤치마킹하여 스폰서십 지원금 규모를 추정함.</li> <li>▪ 지원금의 단가는 대회 규모, 개최기간, 인지도 등을 고려하여 2018 평창 동계올림픽·패럴림픽대회의 지원금 단가 대비 20~30% 수준으로 조정함.</li> <li>▪ 스폰서십은 로컬메인스폰서(네이밍), 일반스폰서(T2), 일반스폰서(T3)의 3단계 구조로 설정</li> </ul>
스폰서십 단계별 기업 수 가정	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 산업군을 고려하여 로컬메인스폰서 등급은 1개사, 일반스폰서(T2) 등급은 4개사, 일반스폰서(T3) 등급은 7개사를 가정하여 스폰서십 지원금 규모를 추정함.</li> </ul>

## □ 직접 편익 추정 결과

- (불변가 추정결과) 불변가 기준 직접 편익은 대안 1-A 8,899억 원, 대안 1-B 1조 2,460 억 원, 대안 2-A 9,381억 원, 대안 2-B 1조 3,134억 원으로 추정됨.
  - (구성 항목) 직접 편익은 입장료(R.1), 단기임대료(R.3), 장기임대료(R.4), 스폰서십(R.6)으로 구성되며, 불변가 기준 보조금(R.5)은 반영하지 않음.
  - (기여 구조) 입장료와 스폰서십이 직접 편익의 대부분을 차지하며, 임대료(단기·장기)는 부대 수입으로 제한적 규모로 추정됨.
  - (기간 효과) 7년 운영 대안(1-B, 2-B)의 직접 편익 증가는 입장료 및 스폰서십의 운영연수 증가에 따른 누적 효과에 기인함.

표 VIII-18. 인천 F1 그랑프리 직접 편익 세부 추정 결과(불변가)

(단위 : 억 원)

분석대안	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>1-A</b>	<b>8,899</b>	-	<b>1,777.6</b>	<b>1,780.5</b>	<b>1,780.5</b>	<b>1,780.5</b>	<b>1,780.5</b>	-	-
R.1.입장료	6,238	-	1,247.7	1,247.7	1,247.7	1,247.7	1,247.7	-	-
R.3.단기임대료	2	-	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	-	-
R.4.장기임대료	109	-	19.6	22.4	22.4	22.4	22.4	-	-
R.5.보조금	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R.6.스폰서십	2,550	-	510.0	510.0	510.0	510.0	510.0	-	-
<b>1-B</b>	<b>12,460</b>	-	<b>1,777.6</b>	<b>1,780.5</b>	<b>1,780.5</b>	<b>1,780.5</b>	<b>1,780.5</b>	<b>1,780.5</b>	<b>1,780.5</b>
R.1.입장료	8,734	-	1,247.7	1,247.7	1,247.7	1,247.7	1,247.7	1,247.7	1,247.7
R.3.단기임대료	3	-	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
R.4.장기임대료	154	-	19.6	22.4	22.4	22.4	22.4	22.4	22.4
R.5.보조금	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R.6.스폰서십	3,570	-	510.0	510.0	510.0	510.0	510.0	510.0	510.0
<b>2-A</b>	<b>9,381</b>	-	<b>1,873.9</b>	<b>1,876.7</b>	<b>1,876.7</b>	<b>1,876.7</b>	<b>1,876.7</b>	-	-
R.1.입장료	6,720	-	1,343.9	1,343.9	1,343.9	1,343.9	1,343.9	-	-
R.3.단기임대료	2	-	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	-	-
R.4.장기임대료	109	-	19.6	22.4	22.4	22.4	22.4	-	-
R.5.보조금	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R.6.스폰서십	2,550	-	510.0	510.0	510.0	510.0	510.0	-	-
<b>2-B</b>	<b>13,134</b>	-	<b>1,873.9</b>	<b>1,876.7</b>	<b>1,876.7</b>	<b>1,876.7</b>	<b>1,876.7</b>	<b>1,876.7</b>	<b>1,876.7</b>
R.1.입장료	9,407	-	1,343.9	1,343.9	1,343.9	1,343.9	1,343.9	1,343.9	1,343.9
R.3.단기임대료	3	-	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
R.4.장기임대료	154	-	19.6	22.4	22.4	22.4	22.4	22.4	22.4
R.5.보조금	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R.6.스폰서십	3,570	-	510.0	510.0	510.0	510.0	510.0	510.0	510.0

주. 부가가치세 미포함, 불변가 기준.

- (경상가 추정결과) 경상가 기준 직접 편익은 대안 1-A 1조 1,297억 원, 대안 1-B 1조 5,262억 원, 대안 2-A 1조 1,779억 원, 대안 2-B 1조 5,935억 원으로 추정됨.
- (전제사항) 경상가 기준 직접 편익은 물가 및 단가 상승을 반영하기 위하여 증가계수를 적용하여 추정함.
  - 물가상승률 2.81%, 공시지가상승률 2.0% 적용함.

| 표 VIII-19. F1 인천 그랑프리 직접 편익 세부 추정 결과(경상가)

(단위 : 억 원)

분석대안	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>1-A</b>	<b>11,297</b>	<b>1,389</b>	<b>2,052</b>	<b>1,956</b>	<b>1,961</b>	<b>1,967</b>	<b>1,972</b>	-	-
R.1.입장료	6,238	-	1,248	1,248	1,248	1,248	1,248	-	-
R.3.단기임대료	2	-	0	0	0	0	0	-	-
R.4.장기임대료	136	-	23	27	28	28	29	-	-
R.5.보조금	2,371	1,389	271	171	175	180	185	-	-
R.6.스폰서십	2,550	-	510	510	510	510	510	-	-
<b>1-B</b>	<b>15,262</b>	<b>1,391</b>	<b>2,052</b>	<b>1,956</b>	<b>1,961</b>	<b>1,967</b>	<b>1,972</b>	<b>1,978</b>	<b>1,984</b>
R.1.입장료	8,734	-	1,248	1,248	1,248	1,248	1,248	1,248	1,248
R.3.단기임대료	3	-	0	0	0	0	0	0	1
R.4.장기임대료	195	-	23	27	28	28	29	30	30
R.5.보조금	2,759	1,391	271	171	175	180	185	190	195
R.6.스폰서십	3,570	-	510	510	510	510	510	510	510
<b>2-A</b>	<b>11,779</b>	<b>1,389</b>	<b>2,149</b>	<b>2,052</b>	<b>2,058</b>	<b>2,063</b>	<b>2,068</b>	-	-
R.1.입장료	6,720	-	1,344	1,344	1,344	1,344	1,344	-	-
R.3.단기임대료	2	-	0	0	0	0	0	-	-
R.4.장기임대료	136	-	23	27	28	28	29	-	-
R.5.보조금	2,371	1,389	271	171	175	180	185	-	-
R.6.스폰서십	2,550	-	510	510	510	510	510	-	-
<b>2-B</b>	<b>15,935</b>	<b>1,391</b>	<b>2,149</b>	<b>2,052</b>	<b>2,058</b>	<b>2,063</b>	<b>2,068</b>	<b>2,074</b>	<b>2,080</b>
R.1.입장료	9,407	-	1,344	1,344	1,344	1,344	1,344	1,344	1,344
R.3.단기임대료	3	-	0	0	0	0	0	0	1
R.4.장기임대료	195	-	23	27	28	28	29	30	30
R.5.보조금	2,759	1,391	271	171	175	180	185	190	195
R.6.스폰서십	3,570	-	510	510	510	510	510	510	510

주. 부가가치세 및 증가계수(물가상승률 2.81%, 공시지가상승률 2.0%) 적용, 경상가 기준.

## 1.5 사회적 편익 추정

- (분석 범위 설정) 본 분석에서는 선행연구에 근거하여 ① 방문객 지출 편익, ② 참가팀 체류지출 편익을 사회적 편익 항목으로 설정함.
- (중복계상 배제) 직접 편익 항목과 중복되지 않도록 지출액에 산업연관표 기반 부가가치율을 적용하여 순부가가치 기준으로 편익을 산정함.

### □ 방문객 수 산정

- (구분 체계) 방문객은 해외 방문객과 국내 방문객으로 구분하고, 국내 방문객은 수도권·비수도권으로 세분하여 산정함.
  - (해외 방문객 비율) 호주, 싱가포르 그랑프리를 참고하여 35%로 산정
  - (국내 방문객 비율) 2024년 슈퍼레이스 챔피언십(용인) 수도권 방문객 70%, 비수도권 방문객 30%를 참조하여 방문 비율 반영
- (대안 1 산정결과) 총 방문객 310,361명 중 해외 방문객은 108,627명(35%), 국내 방문객은 201,735명(65%)이며, 국내 방문객 중 수도권 141,214명, 비수도권 60,520명으로 산정됨.

| 표 VIII-20. F1 인천 그랑프리 대안1 방문객 수 세부산정

(단위 : 명)

구분	수요추정 결과(명)	해외 방문객	국내 방문객(65%)	
			수도권	비수도권
방문객수(명)	310,361	108,627	141,214	60,520
비율	100%	35%	70%	30%

- (대안 2 산정결과) 총 방문객 260,190명 중 해외 방문객은 91,066명(35%), 국내 방문객은 169,123명(65%)이며, 국내 방문객 중 수도권 118,386명, 비수도권 50,737명으로 산정됨.

| 표 VIII-21. F1 인천 그랑프리 대안2 방문객 수 세부산정

(단위 : 명)

구분	수요추정 결과(명)	해외 방문객	국내 방문객(65%)	
			수도권	비수도권
방문객수(명)	260,190	91,066	118,386	50,737
비율	100%	35%	70%	30%

## □ 지출액 부가가치율 산정

- (적용필요성) 사회적 편익은 지역 내 순효과를 평가하는 것이므로 총지출이 아닌 순 부가가치 기준으로 환산하여야 함. 이를 위해 산업연관표 기반 부가가치율을 적용함.
  - 방문객 및 참가팀의 총지출액은 매출액 기준 금액으로, 중간투입(재료비, 외부조달비 등)을 포함하고 있음.
- (산정 방법) 한국은행(2024), 2020년 기준년 산업연관표(사용표)를 활용하여 숙박업, 음식점 및 주점업, 도소매업, 여행보조서비스업, 스포츠 및 오락서비스업, 운송업 등의 부가가치율을 산정함.
  - 산업별 부가가치율 = 부가가치계 / 총투입계
- (산정 결과) 해외 방문객 부가가치율 45.2%, 국내 방문객 부가가치율 45.3%로 산정됨.

| 표 VIII-22. 해외 방문객 지출액 부가가치율 산정 결과

구분	부가가치계 (백만 원)	총 투입계 (백만 원)	산업별 부가가치율
해외방문객 계	262,312,870	579,782,750	45.2%
▪ 숙박업	4,167,660	10,369,416	40.2%
▪ 음식점 및 주점업	37,653,967	140,065,580	26.9%
▪ 도소매업	173,049,659	328,560,702	52.7%
▪ 여행사 및 기타 여행보조서비스업	1,335,119	3,713,934	35.9%
▪ 여행사 및 기타 여행보조서비스업	1,335,119	3,713,934	35.9%
▪ 스포츠 및 오락관련서비스업	10,987,003	20,211,721	54.4%
▪ 육상+항공운송업	33,784,343	73,147,463	46.2%

| 표 VIII-23. 국내 방문객 지출액 부가가치율 산정 결과

구분	부가가치계 (백만 원)	총 투입계 (백만 원)	산업별 부가가치율
국내방문객 계	260,977,751	576,068,816	45.3%
▪ 숙박업	4,167,660	10,369,416	40.2%
▪ 음식점 및 주점업	37,653,967	140,065,580	26.9%
▪ 도소매업	173,049,659	328,560,702	52.7%
▪ 여행사 및 기타 여행보조서비스업	1,335,119	3,713,934	35.9%
▪ 여행사 및 기타 여행보조서비스업	1,335,119	3,713,934	35.9%
▪ 스포츠 및 오락관련서비스업	10,987,003	20,211,721	54.4%
▪ 육상운송업	29,521,285	60,492,489	48.8%

## □ 방문객 지출편익

- (국내방문객) 국내 방문객 대안1 지출 편익은 312억 원, 대안2 지출 편익은 총 261억 원으로 추정됨.

| 표 VIII-24. F1 인천 그랑프리 대안1 국내 방문객 지출 편익 추정 결과

구분	1인 지출액(원)	방문객수(명)	부가가치율	방문객 지출편익(원)
수도권 방문객	257,000	141,214	45.30%	16,441,499,472
비수도권 방문객	538,000	60,520	45.30%	14,750,739,382
<b>계</b>		<b>201,735</b>		<b>31,192,238,854</b>

자료 : 1인 지출액 - 한국문화관광연구원(2024), 국민여행조사보고서.

| 표 VIII-25. F1 인천 그랑프리 대안2 국내 방문객 지출 편익 추정 결과

구분	1인 지출액(원)	방문객수(명)	부가가치율	방문객 지출편익(원)
수도권 방문객	257,000	118,386	45.30%	13,783,638,375
비수도권 방문객	538,000	50,737	45.30%	12,366,199,187
<b>계</b>		<b>169,123</b>		<b>26,149,837,561</b>

자료 : 1인 지출액 - 한국문화관광연구원(2024), 국민여행조사보고서.

- (해외방문객) 대안1 해외 방문객 지출 편익은 총 218억 원, 대안2는 총 183억 원으로 추정됨.

| 표 VIII-26. F1 인천 그랑프리 대안1 해외 방문객 지출 편익 추정 결과

구분	지출금액(달러)	1인 지출액(원)	부가가치율	방문객수(명)	방문객 지출편익(원)
해외방문객	326	444,481	45.2%	108,627	21,844,583,557

자료 : 지출금액 - 문화체육관광부(2024), 외래관광객조사.

| 표 VIII-27. F1 인천 그랑프리 대안2 해외 방문객 지출 편익 추정 결과

구분	지출금액(달러)	1인 지출액(원)	부가가치율	방문객수(명)	방문객 지출편익(원)
해외방문객	326	444,481	45.2%	91,066	18,313,283,452

자료 : 지출금액 - 문화체육관광부(2024), 외래관광객조사.

- (참가팀 체류비용 편익) 1인 지출액 1,630달러(원화 2,222,407원)를 적용한 결과, 연간 참가팀 체류지출 편익은 29억 원으로 추정됨.

| 표 VIII-28. F1 인천 그랑프리 참가팀 지출 편익 추정 결과

구분	지출금액(달러)	1인 지출액(원)	부가가치율	방문객수(명)	여행일정(일)	참가팀 지출편익(원)
참가팀 지출(10개팀)	1,630	2,222,407	45.2%	580	5	2,915,922,269

자료 : 지출금액 - 문화체육관광부(2024), 외래관광객조사.  
주. 일반관광객 지출금액의 5배 수준 적용(호주 사례 참조).

□ 사회적 편익 추정 결과

- (대안1-A) 총 사회적 편익은 2,798억 원으로 추정됨.
- (대안1-B) 운영기간 연장에 따라 총 3,917억 원으로 추정됨.
- (대안2-A) 가격정책 차이로 방문객 수가 감소함에 따라 총 2,369억 원으로 추정됨.
- (대안2-B) 가격정책과 운영기간 연장에 따라 총 3,317억 원으로 추정됨.

| 표 VIII-29. F1 인천 그랑프리 대안별 사회적 편익 추정 결과

(단위 : 억 원)

구분		계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1-A		2,798	-	560	560	560	560	560	-	-
P.1.방문객지출	P.1.1.국내	1,560	-	312	312	312	312	312	-	-
	P.1.2.해외	1,092	-	218	218	218	218	218	-	-
P.2.참가팀지출	P.2.1.참가팀	146	-	29	29	29	29	29	-	-
1-B		3,917	-	560	560	560	560	560	560	560
P.1.방문객지출	P.1.1.국내	2,183	-	312	312	312	312	312	312	312
	P.1.2.해외	1,529	-	218	218	218	218	218	218	218
P.2.참가팀지출	P.2.1.참가팀	204	-	29	29	29	29	29	29	29
2-A		2,369	-	474	474	474	474	474	-	-
P.1.방문객지출	P.1.1.국내	1,307	-	261	261	261	261	261	-	-
	P.1.2.해외	916	-	183	183	183	183	183	-	-
P.2.참가팀지출	P.2.1.참가팀	146	-	29	29	29	29	29	-	-
2-B		3,317	-	474	474	474	474	474	474	474
P.1.방문객지출	P.1.1.국내	1,830	-	261	261	261	261	261	261	261
	P.1.2.해외	1,282	-	183	183	183	183	183	183	183
P.2.참가팀지출	P.2.1.참가팀	204	-	29	29	29	29	29	29	29

## 1.6 운영비 추정

### □ 운영비 추정 개요

- (운영비 구성 체계) 운영비는 다음 항목으로 구분하여 산정함.
  - 개최권료 : FOG(Formula One Group) 등 해외 법인에 지급되는 개최권료를 의미함.
  - 인건비 : 운영주체(상시인력) 및 현장운영(단기인력) 인건비를 의미함.
  - 사업비 : 대회 운영 수행에 직접적으로 소요되는 기획·홍보·행사운영 관련 비용을 의미함.
  - 경상관리비 : 시설(서킷) 운영·유지관리 과정에서 반복적으로 발생하는 관리성 비용을 의미함.
  - 예비비 : 지방공기업 예산편성기준을 준거로 사업비 및 경상관리비 일부에 한해 적용함.
  - 부가가치세 : 개최권료 지급과 관련한 부가가치세를 계상함(경상가 기준에 반영).
  
- (인건비 추정 원칙) 인력 규모, 임금 등의 추정은 다음과 같이 실시함.
  - (인력 규모) 영암 F1 운영사례(운영주체, 조직위원회, 현장운영 인력)를 준거로 하되, 인천 F1 서킷의 규모 및 운영 형태에 맞게 건축연면적·서킷 길이·조성면적 등을 기준으로 환산하여 필요인력을 산정함.
    - 단, 단기 운영(5~7년) 대안 특성을 고려하여 연도별 인력 증가를 가정하지 않고, 산정된 필요인력을 운영기간 동안 동일하게 적용함.
  - (임금) 인천광역시 공기업·출자기관 인건비 수준, 공무원 봉급표, 생활임금, 국내 스포츠 경기 운영 전문인력 수당 등의 공개 자료를 기준으로 계상함.
  
- (운영관리비 추정 원칙) 사업비, 경상관리비, 예비비의 추정은 다음과 같이 실시함.
  - 운영관리비는 사업비, 경상관리비, 예비비 등 운영비 중 인건비를 제외한 운영비 항목의 통칭으로 사용함.
  - (사례분석) 운영관리비 추정을 위해 국내 모터스포츠 운영주체 사례(인제스피디움, 코리아 모빌리티그룹) 사례분석을 실시하고 그 결과를 사업비, 경상관리비 및 인건비 항목 중 교육훈련비, 복리후생비 추정에 활용함.
  - (사업비) 사례분석 대상 매출액 대비 사업비 비율을 적용계수로 도출하고, 이를 인천 F1 대회 매출액 추정 결과에 대입하여 추정함.
  - (경상관리비) 사례분석 대상의 서킷 길이 대비 경상관리비(원/m)를 적용계수로 도출하고, 이를 인천 F1 서킷 길이에 대입하여 추정함.
  - (예비비) 향후 인천 F1 대회 운영주체의 인천광역시 출자기관 지위를 감안하여 행정안전부(2025) 지방공기업 예산편성기준에 따라 사업비 및 경상관리비 대비 5%를 적용함. 단, 인건비에는 예비비를 계상하지 않음.

## □ 운영비 추정 결과

- (추정 종합) 개최권료(E.0), 인건비(E.1), 사업비(E.2), 경상관리비(E.3), 예비비(E.4) 및 부가가치세(E.6)를 포함한 대안별 총 운영비를 제시함.
- (불변가 기준) 대안 1-A(3,750억 원) < 대안 2-A(3,770억 원) < 대안 1-B(5,240억 원) < 대안 2-B(5,267억 원) 순으로 증가함.
  - 대안별 연간 운영비는 운영기간 5년 대안(1-A, 2-A)의 경우 연평균 약 750억 원 수준, 7년 대안(1-B, 2-B)의 경우 동일 연간 구조가 2035년까지 지속되는 형태로 나타남.
  - 운영비 구조상 개최권료(E.0)가 전체 비용의 절대적 비중을 차지하며, 인건비 및 운영관리비는 보조적 성격을 가짐.

| 표 VIII-30. F1 인천 그랑프리 대안별 운영비 추정결과(불변가)

(단위 : 억 원)

구분	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>1-A</b>	<b>3,750</b>	<b>28</b>	<b>744</b>	<b>745</b>	<b>745</b>	<b>745</b>	<b>745</b>	-	-
▪ E.0.개최권료	3,182	-	636	636	636	636	636	-	-
▪ E.1.인건비	280	28	51	51	51	51	51	-	-
▪ E.2.사업비	248	-	50	50	50	50	50	-	-
▪ E.3.경상관리비	26	-	5	5	5	5	5	-	-
▪ E.4.예비비	14	-	3	3	3	3	3	-	-
▪ E.6.부가가치세	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>1-B</b>	<b>5,240</b>	<b>28</b>	<b>744</b>	<b>745</b>	<b>745</b>	<b>745</b>	<b>745</b>	<b>745</b>	<b>745</b>
▪ E.0.개최권료	4,455	-	636	636	636	636	636	636	636
▪ E.1.인건비	382	28	51	51	51	51	51	51	51
▪ E.2.사업비	347	-	50	50	50	50	50	50	50
▪ E.3.경상관리비	37	-	5	5	5	5	5	5	5
▪ E.4.예비비	19	-	3	3	3	3	3	3	3
▪ E.6.부가가치세	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>2-A</b>	<b>3,770</b>	<b>28</b>	<b>748</b>	<b>749</b>	<b>749</b>	<b>749</b>	<b>749</b>	-	-
▪ E.0.개최권료	3,182	-	636	636	636	636	636	-	-
▪ E.1.인건비	280	28	51	51	51	51	51	-	-
▪ E.2.사업비	267	-	53	53	53	53	53	-	-
▪ E.3.경상관리비	26	-	5	5	5	5	5	-	-
▪ E.4.예비비	15	-	3	3	3	3	3	-	-
▪ E.6.부가가치세	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>2-B</b>	<b>5,267</b>	<b>28</b>	<b>748</b>	<b>749</b>	<b>749</b>	<b>749</b>	<b>749</b>	<b>749</b>	<b>749</b>
▪ E.0.개최권료	4,455	-	636	636	636	636	636	636	636
▪ E.1.인건비	382	28	51	51	51	51	51	51	51
▪ E.2.사업비	374	-	53	53	53	53	53	53	53
▪ E.3.경상관리비	37	-	5	5	5	5	5	5	5
▪ E.4.예비비	21	-	3	3	3	3	3	3	3
▪ E.6.부가가치세	-	-	-	-	-	-	-	-	-

○ (경상가 기준) 대안 1-A(4,833억 원) < 대안 2-A(4,859억 원) < 대안 1-B(6,947억 원) < 대안 2-B(6,984억 원) 순으로 증가함.

- 대안별 연간 운영비는 운영기간 5년 대안(1-A, 2-A)의 경우 2029년 약 900억 원에서 2033년 약 1,000억 원 수준까지 점진적으로 증가하는 구조를 보이며, 7년 대안(1-B, 2-B)의 경우 동일한 상승 구조가 2035년까지 지속되는 형태로 나타남.
- 물가상승률을 반영함에 따라 연도별 운영비는 완만한 증가세를 보이나, 비용 구조상 개최권료(E.0)가 여전히 전체 비용의 절대적 비중을 차지하며, 인건비 및 운영관리비는 상대적으로 제한적 비중을 유지함.

| 표 VIII-31. F1 인천 그랑프리 대안별 운영비 추정결과(경상가)

(단위 : 억 원)

구분	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>1-A</b>	<b>4,833</b>	<b>29</b>	<b>909</b>	<b>934</b>	<b>960</b>	<b>987</b>	<b>1,014</b>	-	-
▪ E.0.개최권료	3,760	-	711	731	751	773	794	-	-
▪ E.1.인건비	321	29	56	57	58	60	61	-	-
▪ E.2.사업비	294	-	56	57	59	61	62	-	-
▪ E.3.경상관리비	31	-	6	6	6	6	7	-	-
▪ E.4.예비비	16	-	3	3	3	3	3	-	-
▪ E.6.부가가치세	410	-	78	80	82	84	87	-	-
<b>1-B</b>	<b>6,947</b>	<b>29</b>	<b>909</b>	<b>934</b>	<b>960</b>	<b>987</b>	<b>1,014</b>	<b>1,043</b>	<b>1,072</b>
▪ E.0.개최권료	5,416	-	711	731	751	773	794	817	840
▪ E.1.인건비	447	29	56	57	58	60	61	62	64
▪ E.2.사업비	424	-	56	57	59	61	62	64	66
▪ E.3.경상관리비	45	-	6	6	6	6	7	7	7
▪ E.4.예비비	23	-	3	3	3	3	3	4	4
▪ E.6.부가가치세	591	-	78	80	82	84	87	89	92
<b>2-A</b>	<b>4,859</b>	<b>29</b>	<b>913</b>	<b>939</b>	<b>965</b>	<b>992</b>	<b>1,020</b>	-	-
▪ E.0.개최권료	3,760	-	711	731	751	773	794	-	-
▪ E.1.인건비	321	29	56	57	58	60	61	-	-
▪ E.2.사업비	317	-	60	62	63	65	67	-	-
▪ E.3.경상관리비	31	-	6	6	6	6	7	-	-
▪ E.4.예비비	17	-	3	3	3	4	4	-	-
▪ E.6.부가가치세	413	-	78	80	82	85	87	-	-
<b>2-B</b>	<b>6,984</b>	<b>29</b>	<b>913</b>	<b>939</b>	<b>965</b>	<b>992</b>	<b>1,020</b>	<b>1,048</b>	<b>1,077</b>
▪ E.0.개최권료	5,416	-	711	731	751	773	794	817	840
▪ E.1.인건비	447	29	56	57	58	60	61	62	64
▪ E.2.사업비	456	-	60	62	63	65	67	69	71
▪ E.3.경상관리비	45	-	6	6	6	6	7	7	7
▪ E.4.예비비	25	-	3	3	3	4	4	4	4
▪ E.6.부가가치세	594	-	78	80	82	85	87	90	92

## 2. 재무 · 경제적 분석

### 2.1 경제성 분석

#### 가. 경제성 분석 전제

- 본 경제성 분석은 인천시를 분석주체로 설정하고, 2028년 1월 1일 착공(Y), 2029년 3월 31일 준공(Y+1)을 전제로 수행함. 목적사업은 2029년 4월 1일(Y+1)부터 개시하는 것으로 가정함.
- (분석대상 시설) 총 공사면적 220,000㎡를 기준으로 하며, 건축면적 26,500㎡, 건축연면적 23,850㎡를 포함함.
  - 목적사업 활용면적은 216,500㎡로 설정하고, 부대사업 활용면적은 20,835㎡로 가정함.
    - 단기임대(10,500㎡)는 경기 당일 식음 · 판매 · 홍보 등 일시적 활용을 전제로 하며,
    - 장기임대(10,335㎡)는 경기 이후 피트빌딩 등 지속적 임대 활용을 가정함.
- (분석기간) 경제성 분석기간은 2025년부터 2035년까지로 설정함.
  - [A]안은 2028년부터 2033년까지 6년 운영,
  - [B]안은 2028년부터 2035년까지 8년 운영을 전제로 함.
- (할인율) 사회적 할인율은 4.5%를 적용함.
- (재투자비) 별도로 계상하지 않음.
  - 총사업비 산정 시 주요 기반시설 및 건축물에 대한 초기 투자비를 이미 반영하였으며, 구조적·대규모 교체가 필요한 항목은 총사업비에 포함되어 있음.
  - 도로공사비의 경우 유지보수 성격의 비용이 이미 반영되어 있고, 운영설비비 또한 임시시설 및 소모성 설비에 대한 비용을 매년 운영비에 계상하고 있어 별도의 재투자비를 추가로 반영할 필요성이 낮음.
- (잔존가치) 분석기간 종료 시점의 토지보상비를 기준으로 23,640,915,000원을 반영함.
  - 이는 사업 종료 시점에 회수 가능한 자산가치를 보수적으로 반영한 것임.

## 나. 경제성 분석 결과

### 1) 대안 1-A

- (분석결과) B/C 1.45, NPV 318,666백만 원, IRR 57.85%로 도출되어 분석대안의 사회적 가치(부가가치 효과)가 확보된 것으로 판단됨.
- (판단기준) B/C > 1, NPV > 0, IRR > 4.5%

| 표 VIII-32. F1 인천 그랑프리 대안 1-A 경제성 분석 결과

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>편익</b>	<b>11,697</b>	-	<b>2,337</b>	<b>2,340</b>	<b>2,340</b>	<b>2,340</b>	<b>2,340</b>	-	-
-매출편익	8,899	-	1,778	1,780	1,780	1,780	1,780	-	-
-부가가치 효과	2,798	-	560	560	560	560	560	-	-
<b>비용</b>	<b>7,792</b>	<b>1,295</b>	<b>2,012</b>	<b>1,180</b>	<b>1,180</b>	<b>1,180</b>	<b>944</b>	-	-
-총사업비	4,278	1,268	1,268	436	436	436	436	-	-
-운영비	3,750	28	744	745	745	745	745	-	-
(잔존가치)	-	-	-	-	-	-	-236	-	-
<b>순편익(Net Benefit)</b>	<b>3,905</b>	<b>- 1,295</b>	<b>325</b>	<b>1,160</b>	<b>1,160</b>	<b>1,160</b>	<b>1,396</b>	-	-
-누적		- 1,295	-971	189	1,349	2,509	3,905	-	-
<b>현재가치(B/C)</b>									
- 편익	10,270	-	2,237	2,143	2,051	1,962	1,878	-	-
- 비용	7,083	1,295	1,926	1,081	1,034	990	757	-	-
<b>NPV</b>	<b>3,187</b>	<b>- 1,295</b>	<b>311</b>	<b>1,062</b>	<b>1,016</b>	<b>973</b>	<b>1,120</b>	-	-

### 2) 대안 1-B

- (분석결과) B/C 1.55, NPV 490,918백만 원, IRR 62.02%로 도출되어 분석대안의 사회적 가치(부가가치 효과)가 확보된 것으로 판단됨.
- (판단기준) B/C > 1, NPV > 0, IRR > 4.5%

| 표 VIII-33. F1 인천 그랑프리 대안 1-B 경제성 분석 결과

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>편익</b>	<b>16,377</b>	-	<b>2,337</b>	<b>2,340</b>	<b>2,340</b>	<b>2,340</b>	<b>2,340</b>	<b>2,340</b>	<b>2,340</b>
-매출편익	12,460	-	1,778	1,780	1,780	1,780	1,780	1,780	1,780
-부가가치 효과	3,917	-	560	560	560	560	560	560	560
<b>비용</b>	<b>10,157</b>	<b>1,298</b>	<b>2,015</b>	<b>1,180</b>	<b>1,180</b>	<b>1,180</b>	<b>1,180</b>	<b>1,180</b>	<b>944</b>
-총사업비	5,154	1,270	1,270	436	436	436	436	436	436
-운영비	5,240	28	744	745	745	745	745	745	745
(잔존가치)	-	-	-	-	-	-	-	-	-236
<b>순편익(Net Benefit)</b>	<b>6,220</b>	<b>- 1,298</b>	<b>323</b>	<b>1,160</b>	<b>1,160</b>	<b>1,160</b>	<b>1,160</b>	<b>1,160</b>	<b>1,396</b>
-누적		- 1,298	-975	185	1,345	2,504	3,664	4,824	6,220
<b>현재가치(B/C)</b>									
- 편익	13,786	-	2,237	2,143	2,051	1,962	1,878	1,797	1,719
- 비용	8,877	1,298	1,928	1,081	1,034	990	947	906	694
<b>NPV</b>	<b>4,909</b>	<b>- 1,298</b>	<b>309</b>	<b>1,062</b>	<b>1,016</b>	<b>973</b>	<b>931</b>	<b>891</b>	<b>1,026</b>

### 3) 대안 2-A

- (분석결과) B/C 1.45, NPV 321,548백만 원, IRR 58.31%로 도출되어 분석대안의 사회적 가치(부가가치 효과)가 확보된 것으로 판단됨.
- (판단기준) B/C > 1, NPV > 0, IRR > 4.5%

| 표 VIII-34. F1 인천 그랑프리 대안 2-A 경제성 분석 결과

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>편익</b>	<b>11,750</b>	-	<b>2,348</b>	<b>2,350</b>	<b>2,350</b>	<b>2,350</b>	<b>2,350</b>	-	-
-매출편익	9,381	-	1,874	1,877	1,877	1,877	1,877	-	-
-부가가치 효과	2,369	-	474	474	474	474	474	-	-
<b>비용</b>	<b>7,812</b>	<b>1,295</b>	<b>2,016</b>	<b>1,184</b>	<b>1,184</b>	<b>1,184</b>	<b>948</b>	-	-
-총사업비	4,278	1,268	1,268	436	436	436	436	-	-
-운영비	3,770	28	748	749	749	749	749	-	-
(잔존가치)	-	-	-	-	-	-	-236	-	-
<b>순편익(Net Benefit)</b>	<b>3,938</b>	<b>- 1,295</b>	<b>331</b>	<b>1,166</b>	<b>1,166</b>	<b>1,166</b>	<b>1,403</b>	-	-
-누적		- 1,295	-964	202	1,369	2,535	3,938	-	-
<b>현재가치(B/C)</b>									
- 편익	10,316	-	2,247	2,152	2,060	1,971	1,886	-	-
- 비용	7,100	1,295	1,929	1,084	1,038	993	761	-	-
<b>NPV</b>	<b>3,215</b>	<b>- 1,295</b>	<b>317</b>	<b>1,068</b>	<b>1,022</b>	<b>978</b>	<b>1,126</b>	-	-

### 4) 대안 2-B

- (분석결과) B/C 1.56, NPV 494,787백만 원, IRR 62.45%로 도출되어 분석대안의 사회적 가치(부가가치 효과)가 확보된 것으로 판단됨.
- (판단기준) B/C > 1, NPV > 0, IRR > 4.5%

| 표 VIII-35. F1 인천 그랑프리 대안 2-B 경제성 분석 결과

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>편익</b>	<b>16,451</b>	-	<b>2,348</b>	<b>2,350</b>	<b>2,350</b>	<b>2,350</b>	<b>2,350</b>	<b>2,350</b>	<b>2,350</b>
-매출편익	13,134	-	1,874	1,877	1,877	1,877	1,877	1,877	1,877
-부가가치 효과	3,317	-	474	474	474	474	474	474	474
<b>비용</b>	<b>10,185</b>	<b>1,298</b>	<b>2,019</b>	<b>1,184</b>	<b>1,184</b>	<b>1,184</b>	<b>1,184</b>	<b>1,184</b>	<b>948</b>
-총사업비	5,154	1,270	1,270	436	436	436	436	436	436
-운영비	5,267	28	748	749	749	749	749	749	749
(잔존가치)	-	-	-	-	-	-	-	-	-236
<b>순편익(Net Benefit)</b>	<b>6,266</b>	<b>- 1,298</b>	<b>329</b>	<b>1,166</b>	<b>1,166</b>	<b>1,166</b>	<b>1,166</b>	<b>1,166</b>	<b>1,403</b>
-누적		- 1,298	-968	198	1,364	2,531	3,697	4,863	6,266
<b>현재가치(B/C)</b>									
- 편익	13,848	-	2,247	2,152	2,060	1,971	1,886	1,805	1,727
- 비용	8,900	1,298	1,932	1,084	1,038	993	950	909	696
<b>NPV</b>	<b>4,948</b>	<b>- 1,298</b>	<b>315</b>	<b>1,068</b>	<b>1,022</b>	<b>978</b>	<b>936</b>	<b>896</b>	<b>1,031</b>

## 다. 경제성 분석 종합

- (분석결과 요약) 사회적 할인율 4.5%를 적용하여 경제성 분석을 수행한 결과, 모든 대안에서  $B/C > 1$ ,  $NPV > 0$ ,  $IRR > 4.5\%$ 로 나타나 분석대안의 경제성이 확보된 것으로 판단됨.

| 표 VIII-36. F1 인천 그랑프리 대안별 경제성 분석 결과

구분	1-A	1-B	2-A	2-B
B/C	1.45	1.55	1.45	1.56
NPV(백만원)	318,666	490,918	321,548	494,787
IRR	57.85%	62.02%	58.31%	62.45%

- (대안별 비교) 운영기간에 따라 경제성 지표에 차이가 나타났으며, 5년 운영 대안 대비 7년 운영 대안에서 상대적으로 높은 경제성이 도출됨.
  - 5년 운영 대안(1-A, 2-A)의 경우 B/C 약 1.45, NPV 약 3,200억 원, IRR 약 58% 수준으로 분석됨.
  - 7년 운영 대안(1-B, 2-B)의 경우 B/C 약 1.55 수준, NPV 약 4,900억 원, IRR 약 62% 수준으로 도출되어 상대적으로 높은 경제성을 보임.
  - 이는 운영기간이 7년으로 확대될 경우 초기 투자비는 동일한 반면 편익 발생 기간이 연장됨에 따라 누적 순편익이 증가하는 구조에 기인하는 것으로 판단되며, 이에 따라 B/C, NPV, IRR 등 주요 경제성 지표가 전반적으로 개선되는 것으로 나타남.
- (구조적 특성) 동 사업의 경제성은 초기 총사업비는 비교적 제한적 수준이며, 운영기간 동안 안정적으로 발생하는 매출편익과 부가가치 효과가 누적되면서 장기적으로 사회적 순편익이 확대되는 구조를 가짐.
- (종합 판단) 경제성 지표 전반을 고려할 때, F1 인천 그랑프리 사업은 사회적 관점에서 충분한 부가가치 창출 효과를 기대할 수 있는 사업으로 판단됨.
  - 다만, 운영기간 설정에 따라 경제성 수준에 차이가 발생하므로 정책적 목표, 재정 여건, 위험관리 전략 등을 종합적으로 고려한 대안 선택이 필요함.

## 2.2 재무 분석

### 가. 재무 분석 전제

- 본 재무 분석은 특수목적법인(SPC) 설립을 전제로 한 프로젝트 단위 기준으로 수행하며, 분석을 위한 주요 전제사항은 다음과 같음.

| 표 VIII-37. 인천 F1 그랑프리 재무 분석 전제사항

구분	내용	비고
분석주체	인천시	
착공시점	2028-01-01	▪ Y
준공시점	2029-03-31	▪ Y+1
공사면적(m <sup>2</sup> )	220,000	
건축면적(m <sup>2</sup> )	26,500	
건축연면적(m <sup>2</sup> )	23,850	
목적사업 활용면적(m <sup>2</sup> )	216,500	
부대사업 활용면적(m <sup>2</sup> )	20,835	▪ 2028년 이후
단기임대(m <sup>2</sup> )	10,500	▪ 경기당일 식음/판매/홍보 등
장기임대(m <sup>2</sup> )	10,335	▪ 경기이후 피트빌딩 임대 등
목적사업시작시점	2029-04-01	▪ Y+1
분석기간(년)	2028-2035	
[A]안	6년	▪ 2028-2033년
[B]안	8년	▪ 2028-2035년
재투자비	미계상	▪ 총사업비 기반영
잔존가치(원)	미계상	
재산세율	미계상	
취득세율	미계상	
할인율	WACC 적용	
1-A	5.00%	
1-B	5.22%	
2-A	5.00%	
2-B	5.22%	

○ (투자계획안 검토) 투자계획(안) 검토결과 대안별 조달 총액(투자비-보조금)은 다음과 같음.

- 대안 1-A 투자비 3,732억원, 보조금 1,660억 원, 조달 총액 2,073억 원
- 대안 1-B 투자비 3,739 억 원, 보조금 1,662억 원, 조달 총액 2,077억 원
- 대안 2-A 투자비 3,737억 원, 보조금 1,660억 원, 조달 총액 2,077억 원
- 대안 2-B 투자비 3,744억 원, 보조금 1,662억 원, 조달 총액 2,081억 원
- 대안별 투자규모는 유사한 수준으로 형성되며, 조달 총액 또한 약 2,100억 원 내에서 결정됨.
  - 이는 건설기간 동안 실제로 내외부 조달이 필요한 순투자부담 규모를 의미함.

| 표 VIII-38. F1 인천 그랑프리 조달총액 산출 결과

(단위 : 억 원)

항 목		세부항목	계	2028	2029
1-A	투자 계	총사업비	2,794	1,397	1,397
		운영비	938	29	909
		<b>투자 소계</b>	<b>3,732</b>	<b>1,427</b>	<b>2,306</b>
	보조금 계	(-)국비	542	271	271
		(-)지방비	1,118	1,118	-
		<b>보조금 소계</b>	<b>1,660</b>	<b>1,389</b>	<b>271</b>
조달 총액	투자-보조금	2,073	38	2,035	
1-B	투자 계	총사업비	2,801	1,400	1,400
		운영비	938	29	909
		<b>투자 소계</b>	<b>3,739</b>	<b>1,430</b>	<b>2,309</b>
	보조금 계	(-)국비	542	271	271
		(-)지방비	1,120	1,120	-
		<b>보조금 소계</b>	<b>1,662</b>	<b>1,391</b>	<b>271</b>
조달 총액	투자-보조금	2,077	38	2,038	
2-A	투자 계	총사업비	2,794	1,397	1,397
		운영비	943	29	913
		<b>투자 소계</b>	<b>3,737</b>	<b>1,427</b>	<b>2,311</b>
	보조금 계	(-)국비	542	271	271
		(-)지방비	1,118	1,118	-
		<b>보조금 소계</b>	<b>1,660</b>	<b>1,389</b>	<b>271</b>
조달 총액	투자-보조금	2,077	38	2,040	
2-B	투자 계	총사업비	2,801	1,400	1,400
		운영비	943	29	913
		<b>투자 소계</b>	<b>3,744</b>	<b>1,430</b>	<b>2,314</b>
	보조금 계	(-)국비	542	271	271
		(-)지방비	1,120	1,120	-
		<b>보조금 소계</b>	<b>1,662</b>	<b>1,391</b>	<b>271</b>
조달 총액	투자-보조금	2,081	38	2,043	

- (조달계획 가정) 상기 조달총액은 프로젝트의 총자본(V)으로 설정하고, 차입금(D) 70%, 자기자본(E) 30%의 구조로 가정함.
  - 이는 대규모 이벤트 인프라 사업의 일반적 레버리지 수준을 반영한 것으로, 자본효율성과 재무안정성 간 균형을 고려한 구조임.
  - 자기자본 중 지자체 출자비율은 20% 미만(약 19%)으로 설정함.
    - 지자체 조달 비율을 20% 미만으로 가정한 이유는 동 사업의 위험부담주체 및 경영통제권은 민간에 귀속하고 지자체는 정책적 참여자 역할을 수행하는 것을 구조적으로 전제하기 위함.
    - 지자체의 출자금이 자기자본의 20% 이상 차지할 경우 공공주도사업의 성격이 강해지며 K-IFRS 기준 지분법 적용 대상 및 재무상 연결대상이 될 수 있어 운영손실에 대한 법적 책임을 가질 수 있음.
    - 다만, 정책적 감시기능만 수행할 수 있고 실질적 지배력은 상실되므로 계약 시 회계 처리 및 보고 체계를 명확히 할 필요가 있음.
  - 따라서 본 조달계획은 민간 중심 운영구조를 유지하면서도 공공의 정책적 참여를 반영하는 균형적 자본구조로 설정함.

표 VIII-39. F1 인천 그랑프리 투자비 조달 계획 가정

(단위 : 억 원)

항 목	구분	조달 금액(억 원)	비고
1-A	조달 총액	2,073	총자본(V)
	▪ 타인조달	1,451	차입금(D), 조달 총액의 70%
	▪ 자기자본	622	자기자본(E)
	- 자체 조달	504	
	- 지자체 조달(출자)	118	자기자본금의 19%
1-B	조달 총액	2,077	총자본(V)
	▪ 타인조달	1,454	차입금(D), 조달 총액의 70%
	▪ 자기자본	623	자기자본(E)
	- 자체 조달	505	
	- 지자체 조달(출자)	118	자기자본금의 19%
2-A	조달 총액	2,077	총자본(V)
	▪ 타인조달	1,454	차입금(D), 조달 총액의 70%
	▪ 자기자본	623	자기자본(E)
	- 자체 조달	505	
	- 지자체 조달(출자)	118	자기자본금의 19%
2-B	조달 총액	2,081	총자본(V)
	▪ 타인조달	1,457	차입금(D), 조달 총액의 70%
	▪ 자기자본	624	자기자본(E)
	- 자체 조달	506	
	- 지자체 조달(출자)	119	자기자본금의 19%

- (할인율 추정) 동 사업 재무분석의 할인율은 WACC(가중평균자본비용)을 적용하여 산정함. 대안별 할인율은 A안 5.00%, B안 5.22%로 추정됨.
  - WACC(Weighted Average Cost of Capital, 가중평균자본비용)란 기업이 사업 수행을 위해 조달한 자기자본과 타인자본의 자본비용을 자본구성 비율에 따라 가중평균한 전체 자본의 평균 조달비용을 의미함.
  - 이는 기업이 투자사업을 수행함에 있어 부담하는 최소 요구수익률이자, 자본시장에서 형성되는 기회비용을 반영한 할인율 개념임.
  - 산식은 다음과 같음

$$WACC = \frac{E}{V} \times Re + \frac{D}{V} \times Rd \times (1 - T)$$

$D$ : 차입금,  $E$ : 자기자본,  $V$ : 총자본,  $Re$ : 자기자본비용,  $Rd$ : 부채비용,  $T$ : 법인세

| 표 VIII-40. WACC(가중평균자본비용) 추정 결과

(단위 : 백만 원)

구분	차입금 (D)	자기자본 (E)	총자본 (V)	부채비용 (Rd)	법인세율 (T)	자기자본비용 (Re)	가중평균 자본비용 (WACC)
1-A	145,080	62,177	207,257	5.30%	22%	7.03%	5.00%
1-B	145,355	62,295	207,651	5.70%	22%	7.03%	5.22%
2-A	145,420	62,323	207,743	5.30%	22%	7.03%	5.00%
2-B	145,695	62,441	208,136	5.70%	22%	7.03%	5.22%

주. 부채비용은 차입부채비용(은행별 대출관련 수수료)를 감안하여 보수적으로 적용함.  
 (5년 부채비용) 5.24% → 5.30%  
 (7년 부채비용) 5.63% → 5.70%

- (부채비용 산정) 부채비용은 신용등급 A- 기업의 회사채 금리를 기준으로 산정함. 5년 만기 기준 5.24%, 7년 만기 기준 5.63%를 적용함.

| 표 VIII-41. 신용등급 A- 기업의 금리 현황(2026.2.2. 기준)

등급	금리	3년	4년	5년	6년	7년	8년	9년	10년
A-	4.79%	4.79%	5.01%	5.24%	5.39%	5.63%	5.85%	5.96%	5.99%

자료 : 기업 금리 스프레드. 2026.02.02. 기준, 한국기업평가

[https://www.korearatings.com/cms/frCmnCon/index.do?MENU\\_ID=490](https://www.korearatings.com/cms/frCmnCon/index.do?MENU_ID=490)

주. 연도별 금리는 국고채 금리 추이를 반영하여 추정하였으며, 3년·5년·10년을 제외한 만기 구간은 선형보간법을 통해 산정함.

- (자기자본비용 산정) 자기자본비용은 신용등급 A- 기업의 기대수익률을 반영하여 해당수익률을 기준으로 추정함. 분석 결과 자기자본비용(Re)은 7.03%로 산정됨.

| 표 VIII-42. 신용등급 A-기업의 배당수익률

(단위 : 원)

신용등급	기업명	이자율	배당 (2025년 합산)	주가 (2025년 12월 30일 기준)	배당수익률
A-	신한알파리츠	0.055	352	5,510	0.063883848
A-	이리츠코크렙리츠	0.055	345	4,500	0.076666667
<b>평균</b>					<b>0.070275257</b>

자료 : 신용등급(한국보동산원 리츠정보시스템), 이자율(DART, 사업보고서 및 반기보고서), 배당(DART, 사업보고서 및 반기보고서), 주가(네이버주식, 2025.12.30. 기준)

주. 배당수익률은 배당금 대비 주가 비율(배당/주가)로 산정함.

- (감가상각비 추정) 감가상각비는 도로공사와 건축공사로 구분하여 대안별로 추정함.
- (도로공사 감가상각비) 도로공사의 연도별 감가상각금액은 A안 3,596백만 원, B안 2,586백만 원으로 추정됨.

| 표 VIII-43. 도로공사 감가상각비 추정 결과

(단위 : 백만 원)

대안	연도별 감가상각금액	사용연한 (년)	공사원가	공사비	시설부대 경비	공사비 보조금	시설부대경비 보조금	건설이자
1-A	3,596	5	17,982	50,909	6,049	35,636	4,234	5.24%
1-B	2,586	7	18,102	50,909	6,216	35,636	4,352	5.63%
2-A	3,596	5	17,982	50,909	6,049	35,636	4,234	5.24%
2-B	2,586	7	18,102	50,909	6,216	35,636	4,352	5.63%

주. 1. 건설이자는 신용등급 A- 기업의 5년 및 7년 추정금리를 적용하여 산정함.

2. 스트리트 서킷의 경우 대회 운영을 위해 설치되는 시설의 경제적 효용이 주로 대회 운영기간에 집중되는 특성을 고려하여 사용연한을 운영기간과 동일하게 설정함.

- (건축공사 감가상각비) 건축공사의 연도별 감가상각금액은 A안 1,018백만 원, B안 1,025백만 원으로 추정됨.

| 표 VIII-44. 건축공사 감가상각비 추정 결과

(단위 : 백만 원)

대안	연도별 감가상각금액	사용연한 (년)	공사원가	공사비	시설부대 경비	공사비 보조금	시설부대경비 보조금	건설이자
1-A	1,018	45	45,827	129,737	15,414	90,816	10,790	5.24%
1-B	1,025	45	46,132	129,737	15,842	90,816	11,090	5.63%
2-A	1,018	45	45,827	129,737	15,414	90,816	10,790	5.24%
2-B	1,025	45	46,132	129,737	15,842	90,816	11,090	5.63%

주. 건설이자는 신용등급 A- 기업의 5년 및 7년 추정금리를 적용하여 산정함.

## 나. 재무 분석 결과

- (대규모 행사성 사업의 특성) F1 그랑프리과 같은 국제 스포츠 이벤트는 단기간에 대규모 관람객을 유치하는 행사성 사업으로, 도시 브랜드 제고, 관광 활성화, 지역경제 파급효과 등 다양한 공공적 편익이 발생하는 특성이 있음.
  - 그러나 인프라 구축, 대회 개최권료, 행사 운영비, 임시시설 구축비용 등 초기 비용 부담이 크고 행사기간이 제한적이어서 사업 자체 수익만으로 재무적 수익성을 확보하기 어려운 구조적 특성이 존재함.
  - 이러한 특성으로 인해 다수의 해외 F1 그랑프리 개최 사례에서도 중앙정부 및 지방정부의 재정지원이 이루어지고 있으며, 공공지원은 대회 개최에 따른 공공적 편익을 고려한 정책적 지원 수단으로 활용되고 있음.
- (보조금 반영 여부에 따른 재무 분석) 대규모 행사성 사업의 특성을 고려하여 본 재무 분석에서는 보조금을 제외한 경우와 보조금을 포함한 경우를 구분하여 각 대안별 재무 분석을 실시하고 그 결과를 제시함.
  - (비교검토) F1 인천 그랑프리 사업의 재무적 실행가능성을 종합적으로 검토하기 위하여 보조금 반영 여부에 따라 각 대안별 재무지표(PI, NPV, IRR 등)를 산정하고 이를 비교·분석함.
  - (보조금 제외) 보조금을 제외한 재무 분석은 사업 자체의 영업수입과 비용을 기준으로 사업의 자립적 재무수익성을 검토하기 위한 분석임.
  - (보조금 포함) 보조금을 포함한 재무 분석은 정부 및 지자체 지원금을 현금유입으로 반영하여 공공지원이 사업의 재무구조 안정성 및 투자유인에 미치는 영향을 검토하기 위한 분석임.
- (재무분석 결과의 해석) 본 재무분석은 사업 자체 현금흐름을 기준으로 수행한 프로젝트 단위 재무분석으로, 사업 자체의 재무적 실행가능성을 판단하기 위한 검토임.
  - 일반적으로 프로젝트 단위 재무분석에서 재무지표(PI, NPV, IRR 등)가 일정 수준을 확보하지 못할 경우 이후 자본구조 구성에 따른 투자수익성 검토의 의미가 제한될 수 있음.
  - 본 분석 결과는 향후 SPC 자본구조 구성에 따른 투자수익성을 판단하기 위한 선행 검토로 활용함.

## 1) 보조금 제외

### □ 대안 1-A

- (분석 결과) Pi 0.87, NPV -114,680백만 원, IRR -19.43%로 도출되어 분석대안의 재무적 수익성은 낮은 수준으로 판단됨.
- (판단기준) Pi > 1, NPV > 0, IRR > WACC(5.00%)

| 표 VIII-45. F1 인천 그랑프리 대안 1-A 재무 분석 결과(보조금 제외 시)

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
수입	8,926	-	1,781	1,785	1,786	1,787	1,787	-	-
▪ 영업외수입(보조금)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 영업매출	8,926	-	1,781	1,785	1,786	1,787	1,787	-	-
비용	7,393	315	1,194	1,411	1,450	1,491	1,532	-	-
▪ 총사업비(CAPEX)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 총사업비(OPEX)	2,560	286	286	477	490	504	518	-	-
▪ 운영비(OPEX)	4,833	29	909	934	960	987	1,014	-	-
EBITDA	1,533	- 315	587	374	336	296	255	-	-
감가상각비	250	-	40	52	52	53	53	-	-
▪ 감가상각(Opex)	31	-	6	6	6	6	7	-	-
▪ 감가상각(Capex)	219	-	35	46	46	46	46	-	-
- 도로공사	171	-	27	36	36	36	36	-	-
- 건축공사	48	-	8	10	10	10	10	-	-
EBIT(영업이익)	1,283	- 315	547	322	283	243	202	-	-
EBT(세전이익)	1,283	- 315	547	322	283	243	202	-	-
법인세	330	-	116	67	58	49	40	-	-
NOPAT(세후이익)	952	- 315	431	255	225	194	162	-	-
▪ (+)감가상각	250	-	40	52	52	53	53	-	-
▪ (-)CAPEX	2,223	1,112	1,112	-	-	-	-	-	-
현금흐름(FCFF)	- 1,021	- 1,427	- 640	307	277	247	215	-	-
▪ 누적		- 1,427	- 2,067	- 1,759	- 1,482	- 1,235	- 1,021	-	-
PI									
▪ 현금유입	7,728	-	1,697	1,619	1,543	1,470	1,400	-	-
▪ 현금유출	8,875	1,427	2,306	1,340	1,303	1,267	1,232	-	-
project NPV	- 1,147	- 1,427	- 610	279	240	203	168	-	-

## □ 대안 1-B

- (분석 결과) Pi 0.92, NPV -93,342백만 원, IRR -10.21%로 도출되어 분석대안의 재무적 수익성은 낮은 수준으로 판단됨.
- (판단기준) Pi > 1, NPV > 0, IRR > WACC(5.22%)

표 VIII-46. F1 인천 그랑프리 대안 1-B 재무 분석 결과(보조금 제외 시)

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>수입</b>	<b>12,502</b>	<b>-</b>	<b>1,781</b>	<b>1,785</b>	<b>1,786</b>	<b>1,787</b>	<b>1,787</b>	<b>1,788</b>	<b>1,788</b>
▪ 영업외수입(보조금)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 영업매출	12,502	-	1,781	1,785	1,786	1,787	1,787	1,788	1,788
<b>비용</b>	<b>10,586</b>	<b>315</b>	<b>1,194</b>	<b>1,411</b>	<b>1,450</b>	<b>1,491</b>	<b>1,532</b>	<b>1,575</b>	<b>1,618</b>
▪ 총사업비(CAPEX)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 총사업비(OPEX)	3,639	286	286	477	490	504	518	532	547
▪ 운영비(OPEX)	6,947	29	909	934	960	987	1,014	1,043	1,072
<b>EBITDA</b>	<b>1,916</b>	<b>- 315</b>	<b>587</b>	<b>374</b>	<b>336</b>	<b>296</b>	<b>255</b>	<b>213</b>	<b>170</b>
감가상각비	289	-	33	42	42	43	43	43	43
▪ 감가상각(Opex)	45	-	6	6	6	6	7	7	7
▪ 감가상각(Capex)	244	-	27	36	36	36	36	36	36
- 도로공사	175	-	19	26	26	26	26	26	26
- 건축공사	69	-	8	10	10	10	10	10	10
<b>EBIT(영업이익)</b>	<b>1,628</b>	<b>- 315</b>	<b>554</b>	<b>332</b>	<b>293</b>	<b>253</b>	<b>212</b>	<b>170</b>	<b>127</b>
<b>EBT(세전이익)</b>	<b>1,628</b>	<b>- 315</b>	<b>554</b>	<b>332</b>	<b>293</b>	<b>253</b>	<b>212</b>	<b>170</b>	<b>127</b>
법인세	400	-	118	69	60	52	43	34	25
<b>NOPAT(세후이익)</b>	<b>1,228</b>	<b>- 315</b>	<b>437</b>	<b>263</b>	<b>233</b>	<b>202</b>	<b>170</b>	<b>136</b>	<b>102</b>
▪ (+)감가상각	289	-	33	42	42	43	43	43	43
▪ (-)CAPEX	2,230	1,115	1,115	-	-	-	-	-	-
<b>현금흐름(FCFF)</b>	<b>- 714</b>	<b>- 1,430</b>	<b>- 645</b>	<b>305</b>	<b>275</b>	<b>244</b>	<b>213</b>	<b>179</b>	<b>145</b>
▪ 누적		- 1,430	- 2,075	- 1,770	- 1,495	- 1,250	- 1,038	- 858	- 714
<b>PI</b>									
▪ 현금유입	10,252	-	1,693	1,613	1,533	1,457	1,386	1,317	1,252
▪ 현금유출	11,185	1,430	2,306	1,337	1,297	1,258	1,221	1,185	1,151
<b>project NPV</b>	<b>- 933</b>	<b>- 1,430</b>	<b>- 613</b>	<b>276</b>	<b>236</b>	<b>199</b>	<b>165</b>	<b>132</b>	<b>101</b>

## □ 대안 2-A

- (분석 결과) Pi 0.91, NPV -83,907백만 원, IRR -12.03%로 도출되어 분석대안의 재무적 수익성은 낮은 수준으로 판단됨.
- (판단기준)  $Pi > 1$ ,  $NPV > 0$ ,  $IRR > WACC(5.00\%)$

| 표 VIII-47. F1 인천 그랑프리 대안 2-A 재무 분석 결과(보조금 제외 시)

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
수입	9,408	-	1,878	1,882	1,882	1,883	1,883	-	-
▪ 영업외수입(보조금)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 영업매출	9,408	-	1,878	1,882	1,882	1,883	1,883	-	-
비용	7,419	315	1,199	1,416	1,456	1,496	1,537	-	-
▪ 총사업비(CAPEX)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 총사업비(OPEX)	2,560	286	286	477	490	504	518	-	-
▪ 운영비(OPEX)	4,859	29	913	939	965	992	1,020	-	-
EBITDA	1,989	- 315	679	465	427	387	346	-	-
감가상각비	250	-	40	52	52	53	53	-	-
▪ 감가상각(Opex)	31	-	6	6	6	6	7	-	-
▪ 감가상각(Capex)	219	-	35	46	46	46	46	-	-
- 도로공사	171	-	27	36	36	36	36	-	-
- 건축공사	48	-	8	10	10	10	10	-	-
EBIT(영업이익)	1,738	- 315	638	413	374	334	293	-	-
EBT(세전이익)	1,738	- 315	638	413	374	334	293	-	-
법인세	431	-	136	87	78	69	60	-	-
NOPAT(세후이익)	1,308	- 315	502	326	296	265	233	-	-
▪ (+)감가상각	250	-	40	52	52	53	53	-	-
▪ (-)CAPEX	2,223	1,112	1,112	-	-	-	-	-	-
현금흐름(FCFF)	- 665	- 1,427	- 569	379	349	317	286	-	-
▪ 누적		- 1,427	- 1,996	- 1,617	- 1,268	- 951	- 665	-	-
PI									
▪ 현금유입	8,145	-	1,788	1,707	1,626	1,549	1,476	-	-
▪ 현금유출	8,984	1,427	2,330	1,363	1,325	1,288	1,252	-	-
project NPV	- 839	- 1,427	- 542	343	301	261	224	-	-

## □ 대안 2-B

- (분석 결과) Pi 0.95, NPV -52,451백만 원, IRR -2.84%로 도출되어 분석대안의 재무적 수익성은 낮은 수준으로 판단됨.
- (판단기준)  $Pi > 1$ ,  $NPV > 0$ ,  $IRR > WACC(5.22\%)$

| 표 VIII-48. F1 인천 그랑프리 대안 2-B 재무 분석 결과(보조금 제외 시)

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>수입</b>	<b>13,176</b>	<b>-</b>	<b>1,878</b>	<b>1,882</b>	<b>1,882</b>	<b>1,883</b>	<b>1,883</b>	<b>1,884</b>	<b>1,885</b>
▪ 영업외수입(보조금)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 영업매출	13,176	-	1,878	1,882	1,882	1,883	1,883	1,884	1,885
<b>비용</b>	<b>10,623</b>	<b>315</b>	<b>1,199</b>	<b>1,416</b>	<b>1,456</b>	<b>1,496</b>	<b>1,537</b>	<b>1,580</b>	<b>1,624</b>
▪ 총사업비(CAPEX)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 총사업비(OPEX)	3,639	286	286	477	490	504	518	532	547
▪ 운영비(OPEX)	6,984	29	913	939	965	992	1,020	1,048	1,077
<b>EBITDA</b>	<b>2,553</b>	<b>- 315</b>	<b>679</b>	<b>465</b>	<b>427</b>	<b>387</b>	<b>346</b>	<b>304</b>	<b>261</b>
감가상각비	289	-	33	42	42	43	43	43	43
▪ 감가상각(Opex)	45	-	6	6	6	6	7	7	7
▪ 감가상각(Capex)	244	-	27	36	36	36	36	36	36
- 도로공사	175	-	19	26	26	26	26	26	26
- 건축공사	69	-	8	10	10	10	10	10	10
<b>EBIT(영업이익)</b>	<b>2,264</b>	<b>- 315</b>	<b>646</b>	<b>423</b>	<b>384</b>	<b>344</b>	<b>303</b>	<b>261</b>	<b>217</b>
<b>EBT(세전이익)</b>	<b>2,264</b>	<b>- 315</b>	<b>646</b>	<b>423</b>	<b>384</b>	<b>344</b>	<b>303</b>	<b>261</b>	<b>217</b>
법인세	538	-	138	89	80	72	63	53	44
<b>NOPAT(세후이익)</b>	<b>1,726</b>	<b>- 315</b>	<b>508</b>	<b>334</b>	<b>304</b>	<b>273</b>	<b>241</b>	<b>208</b>	<b>174</b>
▪ (+)감가상각	289	-	33	42	42	43	43	43	43
▪ (-)CAPEX	2,230	1,115	1,115	-	-	-	-	-	-
<b>현금흐름(FCFF)</b>	<b>- 215</b>	<b>- 1,430</b>	<b>- 574</b>	<b>376</b>	<b>346</b>	<b>315</b>	<b>283</b>	<b>251</b>	<b>217</b>
▪ 누적		- 1,430	- 2,004	- 1,627	- 1,281	- 966	- 682	- 432	- 215
<b>PI</b>									
▪ 현금유입	10,804	-	1,785	1,700	1,616	1,536	1,460	1,388	1,320
▪ 현금유출	11,329	1,430	2,330	1,360	1,318	1,279	1,241	1,204	1,168
<b>project NPV</b>	<b>- 525</b>	<b>- 1,430</b>	<b>- 546</b>	<b>340</b>	<b>297</b>	<b>257</b>	<b>220</b>	<b>185</b>	<b>152</b>

## 2) 보조금 투입

### □ 대안 1-A

- (분석 결과) Pi 1.07, NPV 67,885백만 원, IRR 36.73%로 도출되어 분석대안의 재무적 수익성이 확보된 것으로 판단됨.

- (판단기준)  $Pi > 1$ ,  $NPV > 0$ ,  $IRR > WACC(5.00\%)$

| 표 VIII-49. F1 인천 그랑프리 대안 1-A 재무 분석 결과(보조금 투입 시)

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
수입	11,297	1,389	2,052	1,956	1,961	1,967	1,972	-	-
▪ 영업외수입(보조금)	2,371	1,389	271	171	175	180	185	-	-
▪ 영업매출	8,926	-	1,781	1,785	1,786	1,787	1,787	-	-
비용	7,393	315	1,194	1,411	1,450	1,491	1,532	-	-
▪ 총사업비(CAPEX)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 총사업비(OPEX)	2,560	286	286	477	490	504	518	-	-
▪ 운영비(OPEX)	4,833	29	909	934	960	987	1,014	-	-
EBITDA	3,904	1,074	858	545	511	476	440	-	-
감가상각비	250	-	40	52	52	53	53	-	-
▪ 감가상각(Opex)	31	-	6	6	6	6	7	-	-
▪ 감가상각(Capex)	219	-	35	46	46	46	46	-	-
- 도로공사	171	-	27	36	36	36	36	-	-
- 건축공사	48	-	8	10	10	10	10	-	-
EBIT(영업이익)	3,654	1,074	818	493	459	424	387	-	-
EBT(세전이익)	3,654	1,074	818	493	459	424	387	-	-
법인세	779	232	176	104	97	89	81	-	-
NOPAT(세후이익)	2,875	842	642	388	362	335	306	-	-
▪ (+)감가상각	250	-	40	52	52	53	53	-	-
▪ (-)CAPEX	2,223	1,112	1,112	-	-	-	-	-	-
현금흐름(FCFF)	902	-270	-429	441	414	387	359	-	-
▪ 누적		-270	-699	-258	156	543	902	-	-
PI									
▪ 현금유입	9,975	1,389	1,955	1,774	1,694	1,618	1,545	-	-
▪ 현금유출	9,296	1,659	2,363	1,374	1,336	1,299	1,264	-	-
project NPV	679	-270	-409	400	358	318	281	-	-

## □ 대안 1-B

- (분석 결과) Pi 1.09, NPV 110,805백만 원, IRR 42.59%로 도출되어 분석대안의 재무적 수익성이 확보된 것으로 판단됨.
- (판단기준)  $Pi > 1$ ,  $NPV > 0$ ,  $IRR > WACC(5.22\%)$

| 표 VIII-50. F1 인천 그랑프리 대안 1-B 재무 분석 결과(보조금 투입 시)

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
수입	15,262	1,391	2,052	1,956	1,961	1,967	1,972	1,978	1,984
▪ 영업외수입(보조금)	2,759	1,391	271	171	175	180	185	190	195
▪ 영업매출	12,502	-	1,781	1,785	1,786	1,787	1,787	1,788	1,788
비용	10,586	315	1,194	1,411	1,450	1,491	1,532	1,575	1,618
▪ 총사업비(CAPEX)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 총사업비(OPEX)	3,639	286	286	477	490	504	518	532	547
▪ 운영비(OPEX)	6,947	29	909	934	960	987	1,014	1,043	1,072
EBITDA	4,676	1,076	858	545	511	476	440	403	365
감가상각비	289	-	33	42	42	43	43	43	43
▪ 감가상각(Opex)	45	-	6	6	6	6	7	7	7
▪ 감가상각(Capex)	244	-	27	36	36	36	36	36	36
- 도로공사	175	-	19	26	26	26	26	26	26
- 건축공사	69	-	8	10	10	10	10	10	10
EBIT(영업이익)	4,387	1,076	825	503	469	434	398	360	322
EBT(세전이익)	4,387	1,076	825	503	469	434	398	360	322
법인세	932	233	177	106	99	91	83	75	67
NOPAT(세후이익)	3,455	844	648	396	370	342	314	285	256
▪ (+)감가상각	289	-	33	42	42	43	43	43	43
▪ (-)CAPEX	2,230	1,115	1,115	-	-	-	-	-	-
현금흐름(FCFF)	1,514	-271	-434	438	412	385	357	328	299
▪ 누적		-271	-705	-267	145	530	887	1,216	1,514
PI									
▪ 현금유입	12,773	1,391	1,951	1,767	1,684	1,604	1,529	1,457	1,389
▪ 현금유출	11,665	1,662	2,363	1,371	1,330	1,290	1,252	1,216	1,180
project NPV	1,108	-271	-412	396	354	314	277	242	209

## □ 대안 2-A

- (분석 결과) Pi 1.10, NPV 98,659백만 원, IRR 51.19%로 도출되어 분석대안의 재무적 수익성이 확보된 것으로 판단됨.
- (판단기준)  $Pi > 1$ ,  $NPV > 0$ ,  $IRR > WACC(5.00\%)$

| 표 VIII-51. F1 인천 그랑프리 대안 2-A 재무 분석 결과(보조금 투입 시)

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
수입	11,779	1,389	2,149	2,052	2,058	2,063	2,068	-	-
▪ 영업외수입(보조금)	2,371	1,389	271	171	175	180	185	-	-
▪ 영업매출	9,408	-	1,878	1,882	1,882	1,883	1,883	-	-
비용	7,419	315	1,199	1,416	1,456	1,496	1,537	-	-
▪ 총사업비(CAPEX)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 총사업비(OPEX)	2,560	286	286	477	490	504	518	-	-
▪ 운영비(OPEX)	4,859	29	913	939	965	992	1,020	-	-
EBITDA	4,360	1,074	950	636	602	567	531	-	-
감가상각비	250	-	40	52	52	53	53	-	-
▪ 감가상각(Opex)	31	-	6	6	6	6	7	-	-
▪ 감가상각(Capex)	219	-	35	46	46	46	46	-	-
- 도로공사	171	-	27	36	36	36	36	-	-
- 건축공사	48	-	8	10	10	10	10	-	-
EBIT(영업이익)	4,109	1,074	909	584	550	514	478	-	-
EBT(세전이익)	4,109	1,074	909	584	550	514	478	-	-
법인세	879	232	196	124	117	109	101	-	-
NOPAT(세후이익)	3,230	842	713	460	433	405	377	-	-
▪ (+)감가상각	250	-	40	52	52	53	53	-	-
▪ (-)CAPEX	2,223	1,112	1,112	-	-	-	-	-	-
현금흐름(FCFF)	1,258	-270	-358	512	485	458	430	-	-
▪ 누적		-270	-628	-116	370	828	1,258	-	-
PI									
▪ 현금유입	10,391	1,389	2,046	1,861	1,777	1,697	1,621	-	-
▪ 현금유출	9,405	1,659	2,387	1,397	1,358	1,320	1,284	-	-
project NPV	987	-270	-341	464	419	377	337	-	-

## □ 대안 2-B

- (분석 결과) Pi 1.13, NPV 151,550백만 원, IRR 56.06%로 도출되어 분석대안의 재무적 수익성이 확보된 것으로 판단됨.
- (판단기준)  $Pi > 1$ ,  $NPV > 0$ ,  $IRR > WACC(5.22\%)$

| 표 VIII-52. F1 인천 그랑프리 대안 2-B 재무 분석 결과(보조금 투입 시)

(단위 : 억 원)

항목	계	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
수입	15,935	1,391	2,149	2,052	2,058	2,063	2,068	2,074	2,080
▪ 영업외수입(보조금)	2,759	1,391	271	171	175	180	185	190	195
▪ 영업매출	13,176	-	1,878	1,882	1,882	1,883	1,883	1,884	1,885
비용	10,623	315	1,199	1,416	1,456	1,496	1,537	1,580	1,624
▪ 총사업비(CAPEX)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
▪ 총사업비(OPEX)	3,639	286	286	477	490	504	518	532	547
▪ 운영비(OPEX)	6,984	29	913	939	965	992	1,020	1,048	1,077
EBITDA	5,312	1,076	950	636	602	567	531	494	456
감가상각비	289	-	33	42	42	43	43	43	43
▪ 감가상각(Opex)	45	-	6	6	6	6	7	7	7
▪ 감가상각(Capex)	244	-	27	36	36	36	36	36	36
- 도로공사	175	-	19	26	26	26	26	26	26
- 건축공사	69	-	8	10	10	10	10	10	10
EBIT(영업이익)	5,024	1,076	917	594	560	525	488	451	413
EBT(세전이익)	5,024	1,076	917	594	560	525	488	451	413
법인세	1,072	233	197	126	119	111	103	95	87
NOPAT(세후이익)	3,952	844	719	467	441	413	385	356	326
▪ (+)감가상각	289	-	33	42	42	43	43	43	43
▪ (-)CAPEX	2,230	1,115	1,115	-	-	-	-	-	-
현금흐름(FCFF)	2,011	-271	-363	510	483	456	428	399	369
▪ 누적		-271	-634	-124	359	815	1,243	1,642	2,011
PI									
▪ 현금유입	13,325	1,391	2,042	1,854	1,766	1,683	1,604	1,528	1,457
▪ 현금유출	11,810	1,662	2,387	1,393	1,352	1,311	1,272	1,234	1,198
project NPV	1,515	-271	-345	460	415	372	332	294	259

## 다. 재무 분석 종합

- (재무 자립성 검토) 보조금 제외 시 모든 대안에서 PI가 1 미만(0.87~0.95)이고 NPV가 음(-)의 값으로 도출되었으며, IRR 또한 WACC 대비 낮은 수준(-19.43%~-2.84%)으로 나타나 사업 자체 현금흐름만으로는 재무적 수익성 확보가 곤란한 것으로 판단됨.
  - 특히 보조금 제외 분석은 대안별 수익구조의 자립 가능성을 검토하기 위한 것으로, 분석 결과 대안 간 상대적 차이는 존재하나 전반적으로 재무적 실행가능성은 제한적인 것으로 나타남.
  - 분석 결과 티켓 가격을 상향 적용한 일반정책 시나리오에서도 재무지표가 기준을 충족하지 못하는 것으로 나타나, 입장권 가격 조정만으로는 사업의 재무적 수익성을 확보하기에는 한계가 있는 것으로 분석됨.

표 VIII-53. F1 인천 그랑프리 재무 분석 결과 - 보조금을 포함하지 않은 대안

구분	1-A	1-B	2-A	2-B
PI	0.87	0.92	0.91	0.95
NPV(백만원)	- 114,680	-93,342	- 83,907	-52,451
IRR	-19.43%	-10.21%	-12.03%	-2.84%

- (보조금 반영 효과) 반면 보조금 투입 시 모든 대안에서 PI가 1을 상회(1.07~1.13)하고 NPV가 양(+)으로 전환(67,885~151,550백만 원)되었으며, IRR 또한 WACC를 상회(36.73%~56.06%)하여 재무적 수익성이 확보되는 것으로 나타남.
  - 이는 공공지원이 사업의 초기 투자부담을 완화하고 프로젝트 현금흐름 구조를 개선함으로써 재무지표를 유의미하게 개선하는 효과가 있음을 시사함.

표 VIII-54. F1 인천 그랑프리 재무 분석 결과 - 보조금을 포함한 대안

구분	1-A	1-B	2-A	2-B
PI	1.07	1.09	1.10	1.13
NPV(백만원)	67,885	110,805	98,659	151,550
IRR	36.73%	42.59%	51.19%	56.06%

- (분석종합) F1 인천 그랑프리 사업은 대규모 행사성 사업의 구조적 특성상 사업 자체 수익만으로 재무지표를 충족하기에는 제약이 있으며, 보조금 반영 여부에 따라 재무지표가 유의미하게 변동하는 것으로 나타남.
  - 보조금이 반영된 대안의 경우 재무지표가 일정 수준을 확보하는 것으로 나타나 향후 SPC 자본구조 구성에 따른 투자수익성 검토 등 민간투자 관점의 재무적 검토를 수행할 수 있는 수준으로 판단됨.

## 라. 민감도 분석 결과

- 재무분석 결과 공공지원(보조금)이 반영된 대안에서 사업의 재무적 수익성이 확보되는 것으로 나타났으며, 이를 바탕으로 주요 변수 변화에 따른 사업의 재무적 안정성을 검토하기 위하여 민감도 분석을 수행함.
  - 일반적으로 민감도 분석은 사업 재무성에 영향을 미치는 주요 변수의 변동이 재무지표에 미치는 영향을 검토함으로써 사업의 위험요인과 재무적 안정성을 평가하기 위한 방법으로 활용됨.
  - 본 연구에서는 사업 재무성에 가장 큰 영향을 미칠 수 있는 변수로 매출( $\pm 10\%$ )과 할인율( $\pm 1\%$ )을 선정하여 민감도 분석을 수행함.
    - 매출은 보조금을 제외한 매출(입장료, 단기임대료, 장기임대료, 스폰서십 매출) 변동을 고려하여 분석함.
- (민감도 분석 결과) 분석대안별 민감도 분석 결과, 매출 변동은 재무지표에 비교적 큰 영향을 미치는 반면 할인율 변동에 따른 영향은 상대적으로 제한적인 것으로 나타남.
  - 이는 동 사업의 수익구조가 영업매출의 규모에 직접적으로 영향을 받는 구조임을 의미함.
  - (매출 변동) 매출이 10% 증가할 경우 모든 대안에서 PI와 NPV가 크게 증가하는 것으로 나타났으며, 매출이 10% 감소하는 보수적인 조건에서도 모든 대안의 PI가 1.00 이상을 유지하는 것으로 분석됨.
  - (할인율 변동) 할인율을 4~6% 범위에서 변동하여 분석한 결과 PI 및 NPV는 일부 변화가 발생하였으나 IRR은 변동하지 않는 구조로 나타나 할인율 변화에 따른 재무적 영향은 상대적으로 제한적인 것으로 나타남.
- (대안 비교) 대안별 민감도 분석 결과를 비교하면 운영기간이 긴 B안이 A안 대비 전반적으로 높은 PI와 NPV 수준을 유지하며 변수 변화에 대해서도 상대적으로 안정적인 재무구조를 보이는 것으로 나타남.
  - 특히 대안 2-B는 모든 분석 조건에서 가장 높은 PI와 NPV를 나타내어 분석대안 중 재무적 안정성이 가장 높은 것으로 분석됨.
- (종합) 민감도 분석 결과 매출 감소 및 할인율 변동 등 주요 변수 변화 조건에서도 모든 분석대안의 PI가 1.00 이상을 유지하는 것으로 나타나 사업의 재무적 안정성이 전반적으로 확보되는 것으로 판단됨.
  - 특히 매출이 10% 감소하는 보수적인 조건에서도 재무지표가 임계 수준 이상을 유지하는 것으로 나타나 사업의 재무적 위험은 제한적인 것으로 분석됨.

표 VIII-55. F1 인천 그랑프리 대안 1-A 민감도 분석 결과

조건		Pi	NPV(백만원)	IRR
매출	10%	1.14	128,167	65.36%
	0	1.07	67,885	36.73%
	-10%	1.01	7,604	8.65%
할인율	4.00%	1.076	71,928	36.73%
	5.00%	1.073	67,885	36.73%
	6.00%	1.070	64,030	36.73%

표 VIII-56. F1 인천 그랑프리 대안 1-B 민감도 분석 결과

조건		Pi	NPV(백만원)	IRR
매출	10%	1.16	190,767	69.33%
	0	1.09	110,805	42.59%
	-10%	1.03	30,737	16.22%
할인율	4.22%	1.098	117,650	42.59%
	5.22%	1.095	110,805	42.59%
	6.22%	1.092	104,342	42.59%

표 VIII-57. F1 인천 그랑프리 대안 2-A 민감도 분석 결과

조건		Pi	NPV(백만원)	IRR
매출	10%	1.17	162,190	82.34%
	0	1.10	98,659	51.19%
	-10%	1.04	35,127	21.56%
할인율	4.00%	1.108	103,570	51.19%
	5.00%	1.105	98,659	51.19%
	6.00%	1.102	93,972	51.19%

표 VIII-58. F1 인천 그랑프리 대안 2-B 민감도 분석 결과

조건		Pi	NPV(백만원)	IRR
매출	10%	1.20	235,822	85.34%
	0	1.13	151,550	56.06%
	-10%	1.06	67,278	28.43%
할인율	4.22%	1.131	159,904	56.06%
	5.22%	1.128	151,550	56.06%
	6.22%	1.125	143,659	56.06%

### 3. 환경 · 정책적 분석

#### 3.1 사업추진 여건

##### 가. 정책 일치성 등 내부여건

###### □ 정책 일치성

- (주요 정책 연계 검토 결과) F1 인천 그랑프리 개최는 국가·광역 정책 방향과 구조적 적합성을 갖는 전략적 국제 관광 이벤트로 평가 가능함.
  - F1 인천 그랑프리는 단순 국제행사 유치를 넘어, 고부가가치 체류형 스포츠 관광 모델을 구축하는 전략사업으로 평가 가능함.
  - 특히 Hospitality 기반 기업 수요 창출 구조는 기존 단순 관람형 이벤트와 차별화되는 소비 구조를 형성하며, 이는 외래객 소비단가 제고 및 관광산업 고도화 정책 방향과 직접적으로 부합함.

표 VIII-59. 인천 F1 그랑프리 주요 정책과의 연계성 및 부합성 검토 결과

구분	주요내용	연계성 및 부합성 검토
이재명 정부 123 국정과제	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 혁신성장, 균형성장 강조                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- K-컬처 · K-스포츠 글로벌 확산</li> <li>- 지역균형발전 및 지역경제 활성화</li> <li>- 고부가가치 서비스산업 육성</li> <li>- 국제행사 유치 및 글로벌 도시 경쟁력 강화</li> <li>- 미래 전략산업 기반 관광산업 고도화</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① K-스포츠 글로벌 확산 정책의 구체적 실행수단으로서 기능 가능</li> <li>② 대규모 외래객 유입이 가능한 국제 스포츠 이벤트로 정책 목표 달성 기여 가능</li> <li>③ 단기 행사형이 아닌 고부가가치 Hospitality 기반 체류형 소비 구조 형성 가능</li> </ul>
관광혁신 3대 전략 (제10차 국가 관광전략회의)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2030년 방한 관광객 3,000만명 유치 목표 설정                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대형 국제이벤트 적극 유치</li> <li>- 스포츠 · 한류 · MICE 융합형 관광 확대</li> <li>- 외래객 소비단가 제고 전략 추진</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 체류형 관광 확대 전략과 직접적 부합성 존재</li> <li>② 외래객 소비단가 제고 정책 목표와 정합성 확보</li> <li>③ 글로벌 스포츠 이벤트를 통한 K-관광 브랜드 제고 효과 기대 가능</li> </ul>
인천광역시 관광진흥계획	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 관광 진흥 주요 정책 방향                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 송도 MICE 클러스터 강화</li> <li>- 국제 스포츠 · 이벤트 유치 확대</li> <li>- 체류형 관광 확대 전략</li> <li>- 인천공항 연계 관광 활성화</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 송도 MICE 인프라와 연계한 기업 Hospitality 수요 창출 가능</li> <li>② 워터프론트 · 국제업무지구 도시 이미지 고도화 효과 기대 가능</li> <li>③ 체류형 고부가 관광 구조 형성 가능</li> </ul>

## □ 사업 준비 정도 및 추진의지

- (사업 추진 경과) 인천광역시는 F1 인천 그랑프리 유치를 단순 검토 사안이 아닌 중장기 전략과제로 설정하고, 단계별 행정절차를 체계적으로 이행 중임.
- (정책 과제 반영) 본 사업은 인천시 「인천광역시 제21대 대선 지역공약과제」에 포함되는 등 국가적 지원 확보 과제로 공식화되어 있음.
- (개최 구상 및 실행 기반) 동 연구에서는 기존 도로를 활용한 시가지 서킷(Street Circuit) 기반 도심 레이스 모델을 구상하고 있으며, 임시시설 활용을 통한 효율적 개최 방안을 포함한 현실적 운영모델을 제시하고 있음.

| 표 VIII-60. 인천 F1 그랑프리 사업 추진 주요 실적

일자	내용	비고
2024. 4.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 인천시장 일본 스즈카 F1 그랑프리 방문</li> <li>▪ FOG CEO(D. Stefano)에게 개최의향서 전달</li> </ul>	
2024. 4.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 인천광역시 F1 인천그랑프리 대회 유치단 출범</li> </ul>	임시조직 출범
2024. 5.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 인천시장 모나코 F1 그랑프리 방문</li> <li>▪ FOG CEO(D. Stefano)에게 협력의향서 전달</li> </ul>	
2024. 7.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 인천광역시 국제행사추진단 정식 출범</li> </ul>	정식조직 출범
2024. 7.~	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 해외 서킷 디자인업체 시장조사</li> <li>▪ 프로모터(대회 운영체계) 구성을 위한 국내 기업 협의</li> <li>▪ FOG과 대회 유치를 위한 기초협의</li> </ul>	
2025. 1. ~ 5.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ F1 그랑프리 기본구상 및 타당성 조사 용역 방침 수립 및 계약절차 추진</li> </ul>	독일 틸케사 한국산업개발연구원 (컨소시엄)
2025. 4.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ F1 도쿄 팬페스티벌 및 도쿄 레드불 쇼런* 답사</li> <li>* 공공도로에서 진행되는 F1 머신(차량) 시범 주행 이벤트</li> </ul>	
2025. 6.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ F1 그랑프리 기본구상 및 타당성 조사 용역 계약 체결 및 착수보고회 개최</li> </ul>	
2025. 9.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 영암 F1 경주장 및 2025 전남 GT 답사</li> </ul>	

## □ 관계기관 협의

- (FOG와의 협의) 인천광역시는 F1 인천 그랑프리 유치에 F1 그랑프리 주최 측(FOG, Formula One Group)과의 협의를 지속하고 있음.
  - 유정복 인천광역시장은 일본 스즈카 그랑프리 현장을 방문하여 포물라 원 그룹(FOG) 스테 파노 도미니칼리(Stefano Domenicali) CEO를 직접 면담하고 'F1 인천 그랑프리' 개최 의향서를 공식 전달함.
  - 이후 F1 대회 관계자들이 인천을 방문하여 추가 협의를 진행하는 등 논의가 지속적으로 이어지고 있음.
  - 핵심 이해관계자들이 도심 서킷 후보지를 직접 방문·점검함으로써, 개최 가능성에 대한 검토가 병행되고 있음.
  - 인천시는 FOG측과 협의를 지속하여 협의 결과를 제도적 합의 단계로 전환하고자 함.
- (관련 전문가 협의) 해외 서킷 관련 전문가 및 전문기관과의 협의를 통해 기술적 타당성을 구체화하고 있음.
  - 2024년 7월 이후 해외 서킷 디자인 전문업체에 대한 시장조사를 실시하고, 도심 서킷 구현 가능성에 대한 실무 협의를 병행 추진 중임.
  - 사전타당성 조사 용역에는 제안부지 분석, 최적 위치 선정, 시가지 서킷 컨셉 초안 및 마스터플랜 작성, 시설비용 추산, 대회 운영 및 재정 계획 수립 등이 포함되어 있어, 단순 디자인 검토를 넘어 종합 실행계획 수립 단계로 확장되어 있음.
  - 이를 통해 국제 기준에 부합하는 기술·안전·운영 요건을 사전에 검증하고, 개최 가능성의 객관성을 확보하고 있음.
- (민간기업 협의) 운영주체 구성을 위한 다수 민간 기업과의 협의를 지속 추진 중임.
  - 인천광역시는 F1 그랑프리 운영체계 구축을 위해 프로모터(대회 기획·운영 주체) 구성을 전제로 국내 기업들과 협의를 진행하고 있음.
  - 민간기업 협의는 단순 후원 유치 차원이 아니라, ① 프로모터 구성 가능성 검토, ② 운영 역량 확보, ③ 사업추진 구조(역할·책임·재원) 설계, ④ 재원조달 및 리스크 분담 체계 구축을 포함한 실행모델 설계를 목적으로 하고 있음.
  - 이를 통해 공공과 민간의 역할 분담을 전제로 한 지속가능한 운영 구조를 모색하고 있음.
- (중앙정부 협의) 사전타당성 용역 완료 이후 문체부를 포함한 중앙정부와 지원 협의를 추진할 예정임.

## 나. 지역주민의 태도 등 외부여건

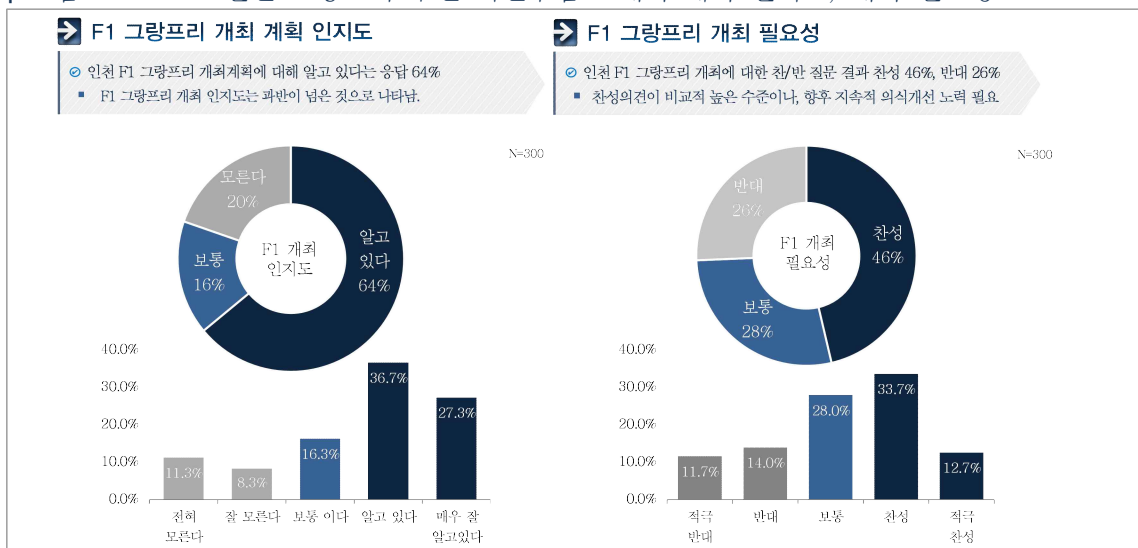
### □ 주민 의견수렴

- (설문조사 실시) 인천 F1 그랑프리 개최와 관련하여 지역 주민의 인식, 기대효과 및 우려사항을 파악하고, 사업 추진 시 정책적 보완사항 및 갈등 최소화 방안을 도출하기 위해 주민 대상 의견수렴을 실시함.
  - (조사기간) 2025. 9. 30. ~ 2025. 10. 15. (16일간)
  - (조사방법) 구조화된 설문지를 활용한 온라인·오프라인 병행 조사
  - (응답현황) 설문지 350부 배포, 326부 회수, 유효응답 300부
  - (회수율) 배포 대비 93.1%
  - (유효응답률) 회수 대비 92.0%

### □ 주민 숙원도

- F1 인천 그랑프리 개최 필요성에 대한 주민 인식 조사 결과 찬성 46%, 반대 26%로 나타나 찬성 의견이 반대 의견을 상회함.
  - 보통 의견(28%)을 포함할 경우 정책 수용 가능 계층은 과반을 형성하는 것으로 판단됨.
  - F1 인천 그랑프리 개최 시 방문객 증가에 대한 긍정 응답은 68%로 나타나 대회 개최에 따른 도시 활력 증대 기대가 높은 수준임.
  - 지역경제 발전기여 기대에 대한 긍정 응답은 55%로 나타남.
  - 종합적으로 볼 때 주민 인식은 명확한 반대 기초보다는 정책 수용 가능성이 존재하는 구조로 해석됨.

| 그림 VIII-2. F1 인천 그랑프리 주민 의견수렴 - 개최 계획 인지도, 개최 필요성



## □ 주민 수혜도

- (수혜범위 설정) 직접수혜 범위는 F1 인천 그랑프리 직접 방문자, 간접수혜 범위는 관련 산업 종사자로 설정하는 것이 합리적인 범위 설정으로 판단됨.
- (직접수혜도 추정) 수요추정 대안별 수도권방문객 수요추정결과 및 F1 인천 그랑프리 방문의향을 반영하여 직접 수혜도 추정 결과 대안 1의 경우 2.9%, 대안 2의 경우 2.5%로 나타남.

| 표 VIII-61. 인천 F1 그랑프리 지역주민 직접수혜도 추정결과

구분	수도권 방문객수 추정결과(명)	의견수렴 방문의향 긍정응답	인천광역시 방문객수(명)	인천광역시 인구 수 (명, 2023년 기준)	지역주민 직접수혜도
수요추정 대안1	141,214	64.3%	90,801	3,078,426	2.9%
수요추정 대안2	118,386	64.3%	76,122	3,078,426	2.5%

자료 : 인천광역시(2025), 제64회 인천통계연보.

- (간접수혜도 추정) 인천광역시 인구수 대비 인천 F1 그랑프리 개최로 인한 수혜산업 종사자 수로 간접 수혜도 추정 결과 지역주민 간접수혜도는 15%로 나타남.

| 표 VIII-62. 인천 F1 그랑프리 지역주민 간접수혜도 추정결과

인천광역시 인구 수(명)	간접수혜산업 종사자수 계 (명)	간접 수혜 산업 부문별 종사자수(명)				지역주민 간접수혜도
		건설업	도매 및 소매업	운수 및 창고업	숙박 및 음식점업	
3,078,426	462,559	84,237	171,334	97,207	109,781	15.0%

자료 : 인천광역시(2025), 제64회 인천통계연보.

- (주민수혜도 분석종합) 인천 F1 그랑프리 개최로 인한 주민수혜도는 대안 1의 경우 18.0%, 대안 2의 경우 17.5%로 나타남.

| 표 VIII-63. 인천 F1 그랑프리 주민수혜도 추정 종합

구분	대안 1	대안 2
직접 수혜도	2.9%	2.5%
간접 수혜도	15.0%	15.0%
주민 수혜도	18.0%	17.5%

## 3.2 정책효과

### 가. 일자리 효과

- 「예비타당성조사 운용지침」에서는 일자리 효과 평가 항목으로 사업 기간 재정 투입으로 인한 고용유발 효과, 운영 기간의 직접 고용효과, 사업 완료 후 간접적 고용효과, 고용의 질 제고 효과, 취약계층에 대한 고용효과 등을 제시하고 있음.
  - 즉, 일자리 효과는 건설 및 운영기간 전반에 걸쳐 발생하는 다양한 고용효과의 사회적 가치를 평가하는 항목임.
- 본 연구에서는 사업추진에 따른 고용효과, 향후 운영에 따른 고용효과를 직접고용 효과 및 간접고용효과로 분류하여 제시함.
  - 고용효과 산출은 2021년 재정사업 고용영향평가 가이드라인을 참고하여 적용항목 및 적용 계수(고용유발계수)를 바탕으로 산출함.
  - 동 사업은 2028~2029년 2년간 투자기간으로 설정되어 있으므로, 투자단계 고용효과는 해당 기간의 총사업비 및 운영비를 기준으로 산정함.
  - 운영단계 고용효과는 영업매출이 본격적으로 발생하는 기간을 기준으로 반영하였으며, 대안 A는 4년(2030~2033년), 대안 B는 6년(2030~2035년)을 적용하여 공사비(도로공사) 및 운영비를 기준으로 산정함.
    - 2029년은 영업매출이 발생하나 사업 성격상 투자기간으로 분류하여 고용효과를 추정함.
- (투자단계 고용효과) 투자기간(2028~2029년) 비용을 기준으로 산정한 결과, 대안 1은 2,469.0명, 대안 2는 2,477.1명의 고용효과가 발생하는 것으로 추정됨.
- (운영단계 고용효과) 운영단계 고용효과는 1-A 2,300.5명, 1-B 3,450.7명, 2-A 2,313.5명, 2-B 3,470.3명으로 추정됨.

표 VIII-64. 인천 F1 그랑프리 고용효과 산출 결과

(단위 : 명)

구분		1-A	1-B	2-A	2-B
투자단계	직접고용	263.6	263.6	263.6	263.6
	간접고용	2,205.4	2,205.4	2,213.4	2,213.4
	소계	2,469.0	2,469.0	2,477.1	2,477.1
운영단계	직접고용	682.6	1,023.8	682.6	1,023.8
	간접고용	1,617.9	2,426.9	1,630.9	2,446.4
	소계	2,300.5	3,450.7	2,313.5	3,470.3

## 나. 생활여건 영향

### □ 소음 공해 영향

- (행사 특성 비교) F1 그랑프리와 대형 K-pop 콘서트의 소음 특성을 비교한 결과, 평균 소음 수준은 유사한 범위(약 95~110dB)로 나타남.

| 표 VIII-65. F1 그랑프리 및 K-Pop 콘서트 발생 소음 비교

구분	F1 그랑프리	K-pop 콘서트
평균 소음	95~110 dB	100~110 dB
피크 소음	125~140 dB	110~120 dB
발생 방식	차량 통과 시 반복 피크	지속적 음향 출력
지속 시간	1세션 2~3시간, 3일간 총 5회 세션	1회 2~3시간
저주파 영향	상대적으로 적음	서브우퍼 저주파 강함

- (소음기준) 소음·진동관리법 및 환경부 생활소음 기준에 따르면, 주거지역의 경우 주간 65dB(A), 야간 55dB(A) 수준을 관리기준으로 설정하고 있음.
  - 상업지역은 주간 70dB(A), 야간 60dB(A), 공업지역은 주간 75dB(A), 야간 65dB(A) 기준을 적용함.
  - 본 사업은 상설 시설이 아닌 연 3일(대회기간 기준) 한정 행사성 사업으로, 상시 기준 초과 여부보다는 행사 기간 중 일시적 영향 관리가 중요함.

| 표 VIII-66. 소음진동관리법(환경부) 기준

구분	주간(06~22시)	야간(22~06시)
주거지역	65 dB(A)	55 dB(A)
상업지역	70 dB(A)	60 dB(A)
공업지역	75 dB(A)	65 dB(A)

주. 거리에 따른 소음 감소량 시뮬레이션 결과는 이론적 자유음장 가정에 기반한 참고자료로 활용하는 것이 적절함.  
 소음에 대한 체감도는 개인 및 환경 조건에 따라 상이하며, 실제 영향은 물리적 수치 외에 사회적 수용성 및 민원 발생 가능성에 의해 크게 좌우될 수 있음.  
 따라서 사업대상지와 인접 생활권 간 이격거리 설정 시에는 정량적 기준뿐 아니라 주민 수용성 측면을 종합적으로 고려할 필요가 있음.

- (소음관리 방안 수립) 동 사업은 연간 한정된 기간 동안 운영되는 행사형 사업으로 상시 소음 발생 시설과는 성격이 상이하나, 사업 대상지 인근에 공동주택 단지가 위치하고 있어 이에 대한 체계적인 소음 관리 방안 수립이 필요함.
  - (방음벽 설치) 주거지역 인접 구간을 중심으로 방음벽(h=3.0m, L=1,800m)을 설치하며, 해당 비용은 총사업비에 기 반영함.

- 해외 도로소음 저감 사례(FHWA, U.S. EPA Highway Noise Guidance 등)에 따르면, 높이 3.0m 수준의 방음벽 설치 시 통상 약 5~15 dB(A) 수준의 추가 소음 저감 효과가 발생하는 것으로 보고됨.
  - 다만 실제 저감 효과는 소음원과 수신점 간 거리, 수신점 높이, 지형 및 건축물 배치 등 현장 조건에 따라 변동 가능하므로, 기본설계 및 실시설계 단계에서 정밀 소음예측을 수행할 필요가 있음.
- (운영관리) 경기 시간대를 주간 중심으로 운영하고, 야간 소음 발생을 최소화하도록 운영 계획을 수립함. 또한 실시간 소음 모니터링 체계를 구축하여 기준 초과 시 즉각적인 대응이 가능하도록 함.
  - (주민 보상 및 수용성 제고) 행사로 인한 체감 불편을 완화하고 주민 수용성을 제고하기 위한 보완적 조치로서 인근 주민을 대상으로 티켓 할인제를 도입하여 직접 편익을 제공함.
  - (지역 참여 확대) 행사 운영 인력 및 자원봉사 인력을 지역주민 중심으로 구성하여 경제적·사회적 참여 기회를 확대함.
  - (체험 프로그램 운영) 인근 초·중·고등학교(인천연송초, 연송고, 인천포스코고 등)를 대상으로 현장 체험학습 프로그램을 운영하여 지역사회 연계 효과를 강화함.
  - (민원 대응 체계) 인천시 주관 주민 불편신고센터를 운영하여 행사 전·중·후 단계별 민원 접수 및 처리 체계를 마련함.

| 그림 VIII-3. 사업대상지 방음벽 설치 구역(총 1,800m)



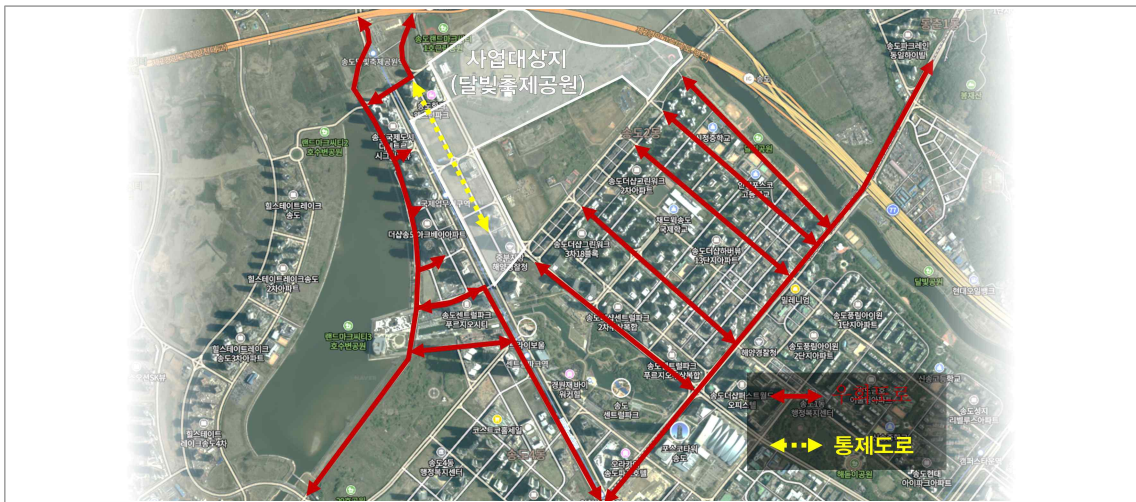
#### 소음 민원관리 방안

- 소음 저감 ▶ 방음벽 설치, 총사업비에 기반영 (주거지역 소음 저감용, 총 1,800m)
- 주민 보상 ▶ 주민 할인 도입, 직접 편익에 기반영(티켓가격 객단가 75%로 설정)
- 참여 활동 ▶ 현장 운영 및 자원봉사 인력을 주민으로 구성
- 체험 활동 ▶ 인근 초·중·고 현장 체험 학습 제공(인천연송초, 연송고, 인천포스코고)
- 의견 청취 ▶ 주민 불편신고센터 운영(인천시)

## □ 도로 교통 영향

- (행사 특성 및 교통 발생 구조) 본 사업은 도심 순환형 가변 서킷을 활용하는 행사형 사업으로, 대회 기간 중 일부 구간의 도로 통제가 불가피함.
  - 경기 진행 구간 및 안전구역 설정 구간에 대해 일정 시간 차량 통행 제한이 발생함.
  - 방문객 유입은 대회 기간 3일간 집중적으로 발생하며, 경기 시작 전·종료 직후 시간대에 교통 수요가 일시적으로 증가하는 구조를 가짐.
  - 다만 상설 경기장이 아닌 연 1회 개최 행사로서, 장기적·상시적 교통량 증가 요인은 아닌 것으로 판단됨.
- (기존 교통 여건) 사업 대상지는 간선도로(센트럴로, 인천타워대로, 아트센터대로)와 인접하고 있으며, 인천지하철 및 광역버스 노선이 연계된 교통 인프라를 보유하고 있음.
  - 운영계획(안)에서 제시한 바와 같이 인천광역시 대중교통 체계는 평일 피크 시간대 기준 약 150,000명/시간 수준의 수송이 가능한 구조적 여건을 갖추고 있는 것으로 추정됨.
- (운영전략 기수립) 동 연구의 대회운영계획(안)에서는 교통 운영의 기본 원칙을 ① 안전 확보, ② 대중교통 중심 운영, ③ 도시 기능 유지, ④ 스마트 교통관리로 설정함.
  - 이에 따라 도로 통제 및 차량 운영 방안, 대중교통 강화 방안, 주차 및 환승 시스템 운영 방안, 보행자 및 관람객 동선 관리 방안, 정보 제공 및 주민 소통 방안을 사전 수립함.

| 그림 VIII-4. 사업대상지 우회도로 운영 계획



### 도로·교통 관리 방안

- 우회도로 운영 ▶ 사전 교통통제계획 수립, 단계별 우회도로 운영
- 대중교통 연계 ▶ 대회운영전략에서 대중교통강화방안 기수립
- 주차수요 관리 ▶ 행사장 인근 임시주차장 확보 및 외곽 환승주차장 운영 병행
- ITS 정보활용 ▶ ITS 기반 교통정보 제공 및 실시간 안내체계 구축
- 주민 통행보장 ▶ 거주자 차량 출입증 제도 운영
- 교통 민원관리 ▶ 주민 불편신고센터 운영(인천시)

## 다. 환경 및 안전성 평가

### □ CO<sub>2</sub> 배출 관리

- (CO<sub>2</sub> 배출 비교) F1 인천 그랑프리와 대형 K-pop 콘서트를 비교 대상으로 설정하고 동일 방문객수 가정 하에 CO<sub>2</sub> 배출 영향을 산정<sup>25)</sup>함.
- (분석 결과) F1 그랑프리의 총 배출량은 약 25,167tonCO<sub>2</sub> (1인당 약 81kgCO<sub>2</sub>)로 추정되며, K-pop 콘서트는 약 23,203tonCO<sub>2</sub> (1인당 약 75kgCO<sub>2</sub>)로 추정됨.
  - F1 그랑프리 및 K-pop 콘서트의 1인당 CO<sub>2</sub> 배출량은 큰 차이를 보이지 않는 수준으로 분석됨. 다만, 친환경·저탄소 정책 기조에 부합하도록 대회운영계획(안)과 연계한 CO<sub>2</sub> 저감 방안을 마련할 필요가 있음.

표 VIII-67. F1 그랑프리 및 K-Pop 콘서트 CO<sub>2</sub>배출 비교

구분	F1 그랑프리	K-pop 콘서트
<b>방문객(명)</b>	<b>310,361</b>	<b>310,361</b>
- 외국인	108,627	93,108
- 내국인(수도권)	141,214	93,108
- 내국인(비수도권)	60,520	124,145
<b>CO<sub>2</sub> 총 배출량(ton)</b>	<b>25,167</b>	<b>23,203</b>
-지상교통	1,515	2,323
-항공	22,812	19,553
-전력	822	1,028
-기타 운영	-	300
-경주차 배기가스	18	-
<b>1인당 CO<sub>2</sub> 배출량(kg)</b>	<b>81</b>	<b>75</b>

### CO<sub>2</sub> 배출 저감 방안

- 관람객 이동(교통) 배출 저감 ▶ 대중교통 이용 유도
- 팀 장비 국제물류 저감 ▶ 인천항 등 해상물류 이용 유도(항공화물 최소화)
- 현장 전력/발전 저감 ▶ 기본 및 실시 설계 시 고효율 시설/장비 전환 유도
- 폐기물/식음료/자재 저감 ▶ 경기시설물 보관/재활용, 방문객 다회용기 사용 유도

25) CO<sub>2</sub> 배출 산정 계수(UK Greenhouse Gas Emissions, 2024)

구분	내용
공통배출계수	<ul style="list-style-type: none"> <li>승용차 0.192kgCO<sub>2</sub>/차량-km (2인대 적용 → 0.096 kgCO<sub>2</sub>/인-km)</li> <li>버스 0.9kgCO<sub>2</sub>/차량-km (40인대 적용 → 0.0225 kgCO<sub>2</sub>/인-km)</li> <li>철도 0.041kgCO<sub>2</sub>/인-km</li> <li>항공 0.13kgCO<sub>2</sub>/인-km</li> <li>전력 0.411kgCO<sub>2</sub>/kWh</li> </ul>
지상교통 배출 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>배출량 = 방문객 수 × 왕복거리 × 기중 인-km 배출계수</li> <li>F1 수던분담 : 철도 50% / 승용차 30% / 버스 20%</li> <li>- 기중계수 = 0.0539kgCO<sub>2</sub>/인-km</li> <li>K-pop 수던분담 : 철도 60% / 승용차 25% / 버스 15%</li> <li>- 기중계수 = 0.05197kgCO<sub>2</sub>/인-km</li> </ul>
항공 배출 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>배출량 = 외국인 수 × 왕복거리 × 0.13kgCO<sub>2</sub>/인-km</li> </ul>
전력 배출 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>배출량 = 사용 전력량(kWh) × 0.411kgCO<sub>2</sub>/kWh</li> <li>- F1: 2000kWh(주간)</li> <li>- K-pop: 2500kWh(야간)</li> </ul>
F1 경주차 배출 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>주말 세션: FP1, FP2, FP3, Qualifying, Race (총 5세션)</li> <li>차량 1대당 주말 총 연료 280kg 가정</li> <li>20대 × 280kg × 3.16 = 약 18 tCO<sub>2</sub></li> </ul>

자료 : UK Greenhouse Gas Emissions(2024), Conversion Factors 2024.

### 3.3 지역균형발전 분석

#### 가. 지역낙후도 분석

- (개요) 지역낙후도는 지역균형발전을 위하여 수도권에 과밀 되어 왔던 인구나 재원의 분산을 위해 책정된 것으로, 투자우선순위에 있어 대상 지역의 상대적 낙후정도를 나타내는 지표임.
  - 지역낙후도는 타당성조사 과정에서 공공투자사업의 시행 여부 결정을 위한 종합판단 시, 지역균형발전을 고려하기 위해 사용됨.
  - 재정자립도는 행정안전부(2024), 재정자립도(시도/시/군/구) 자료를 활용하여 추정함.
  - 지역낙후도는 기획재정부(2020), 타당성평가에서의 지역낙후도 분석 개선방안 연구 자료를 활용하여 추정함.
- (분석결과) 인천광역시는 지역낙후도 종합지수 0.5826(17개 시·도 중 5위)로 광역단위에서 상대적으로 높은 수준의 경제·생활 여건을 보이는 지역으로 나타남.
  - 다만 기초자치단체 단위에서는 강화군 및 옹진군이 전국 226개 시·군·구 중 하위권에 위치하고 있어, 동일 광역권 내에서도 지역 간 여건 차이가 존재함.
  - 따라서 동 사업은 광역단위 낙후지역 지원 목적보다는, 수도권 내 도시경쟁력 강화 및 광역경제권 기능 고도화 관점에서 접근할 필요가 있음.

| 표 VIII-68. 인천광역시 광역단위 지역낙후도 지수 및 순위

구분	재정자립도		지역낙후도				
	세입과목 개편 후	순위	기본생활 여건	기타 경제활동 여건	기타 여가향유 여건	종합지수	순위
인천광역시	49.6	4	0.6595	0.0643	0.9406	0.5826	5

자료 : 행정안전부(2024), 재정자립도(시도/시/군/구).  
 기획재정부(2020), 타당성평가에서의 지역낙후도 분석 개선방안 연구.  
 주. 총 17개 시·도

| 표 VIII-69. 인천광역시 시·군·구별 지역낙후도 지수 및 순위

구분	재정자립도		지역낙후도				
	세입과목 개편 후	순위	기본생활 여건	기타 경제활동 여건	기타 여가향유 여건	종합지수	순위
인천광역시	49.6	4	1.1809	0.3270	0.9401	0.9948	22
강화군	11.9	158	-0.4856	-0.4369	-0.9310	-0.5290	118
옹진군	9.6	185	-1.1034	-0.1646	-1.0108	-0.9191	155

자료 : 행정안전부(2024), 재정자립도(시도/시/군/구).  
 기획재정부(2020), 타당성평가에서의 지역낙후도 분석 개선방안 연구.  
 주 1. 총 226개 시·군·구.  
 2. 인천광역시 재정자립도 순위는 총 17개 광역시·도 중의 순위를 표시함.

## 나. 지역경제 파급효과 분석

### □ 투자단계 파급효과

- (A안 분석 결과) 투자비 161,515백만 원을 기준으로 지역간산업연관모형(IRIO)을 적용한 결과, 자გი지역 기준 생산유발효과는 2,020억 원, 부가가치유발효과는 861억 원, 취업유발효과는 1,567명으로 추정됨.
  - 타지역을 포함한 전국 기준 생산유발효과는 3,241억 원, 부가가치유발효과는 1,329억 원, 취업유발효과는 2,183명으로 나타나, 투자집행에 따른 경제적 파급효과가 지역 내·외로 확산되는 구조를 보임.

| 표 VIII-70. F1 인천 그랑프리 투자단계 파급효과 추정 결과 - A안

(단위 : 백만 원)

구분	생산유발효과	부가가치유발효과	취업유발효과(명)
자გი지역	202,045	86,096	1,567
타지역	122,087	46,765	616
전국	324,131	132,861	2,183

- (B안 분석결과) 투자비 161,916백만 원을 기준으로 지역간산업연관모형(IRIO)을 적용한 결과, 자გი지역 기준 생산유발효과는 2,025억 원, 부가가치유발효과는 863억 원, 취업유발효과는 1,571명으로 추정됨.
  - 타지역을 포함한 전국 기준 생산유발효과는 3,249억 원, 부가가치유발효과는 1,332억 원, 취업유발효과는 2,188명으로 분석됨.

| 표 VIII-71. F1 인천 그랑프리 투자단계 파급효과 추정 결과 - B안

(단위 : 백만 원)

구분	생산유발효과	부가가치유발효과	취업유발효과(명)
자გი지역	202,547	86,310	1,571
타지역	122,390	46,881	617
전국	324,937	133,192	2,188

- (종합) A안과 B안은 투자규모가 유사한 수준으로 구성되어 있어 생산·부가가치·취업유발효과 또한 큰 차이를 보이지 않는 것으로 나타남.
  - 이에 따라 투자단계에서의 지역경제 파급효과는 대안 간 유의미한 차별성은 제한적인 것으로 판단됨.

## □ 운영단계 파급효과

- (투입액) 대안 1-A 1,996억 원, 대안 1-B 2,795억 원, 대안 2-A 2,015억 원, 대안 2-B 2,821억 원을 적용하여 운영단계 파급효과를 추정함.
- (자가지역) 운영단계 분석 결과, 자가지역 기준 생산유발효과는 약 2,500~3,500억 원, 부가가치유발효과는 약 1,100~1,600억 원, 취업유발효과는 약 2,000~2,900명 수준으로 대안별 파급효과가 나타남.
  - (생산유발효과) 운영기간이 5년인 A안 대비 7년인 B안의 경우 운영기간 증가에 따라 누적 생산유발효과가 확대되는 구조를 보이며, A안 대비 B안의 생산유발효과는 약 1,000억 원 수준 증가하는 것으로 나타남.
  - (부가가치유발효과) 부가가치유발효과 역시 운영기간 증가에 비례하여 확대되며, A안 대비 B안은 약 500억 원 수준의 추가 유발효과가 발생하는 것으로 분석됨.
  - (취업유발효과) 취업유발효과 또한 운영기간 증가에 따라 누적 규모가 확대되어, A안 대비 B안에서 약 800명 수준의 추가 취업유발효과가 발생하는 것으로 추정됨.
  - 운영단계 파급효과의 차이는 사업 구조상 운영기간 차이에 기인하는 것으로, 연간 유발효과 규모 자체는 대안 간 큰 차이를 보이지 않으며 운영기간 증가에 따른 누적 효과의 차이로 해석하는 것이 타당함.

표 VIII-72. F1 인천 그랑프리 분석대안별 운영단계 파급효과 추정 결과-자가지역

(단위 : 백만 원)

자가지역		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	계
생산 유발 효과	1-A	-	49,292	49,304	49,304	49,304	49,304			246,509
	1-B	-	49,292	49,304	49,304	49,304	49,304	49,304	49,304	345,117
	2-A	-	49,728	49,740	49,740	49,740	49,740			248,689
	2-B	-	49,728	49,740	49,740	49,740	49,740	49,740	49,740	348,170
부가 가치 유발 효과	1-A	-	22,612	22,620	22,620	22,620	22,620			113,090
	1-B	-	22,612	22,620	22,620	22,620	22,620	22,620	22,620	158,329
	2-A	-	22,877	22,884	22,884	22,884	22,884			114,414
	2-B	-	22,877	22,884	22,884	22,884	22,884	22,884	22,884	160,182
취업 유발 효과 (명)	1-A	-	407	407	407	407	407			2,035
	1-B	-	407	407	407	407	407	407	407	2,850
	2-A	-	413	413	413	413	413			2,063
	2-B	-	413	413	413	413	413	413	413	2,889

## □ 지역경제 활성화 효과 분석

- (분석방법) 투자단계에서 발생하는 자გი지역 부가가치 유발액을 인천광역시 지역내총생산(GRDP)과 비교하여 지역경제 활성화 효과를 분석함.
- (A안 분석 결과) A안 기준 지역내 부가가치 유발액은 86,096백만 원으로, 인천광역시 GRDP 대비 약 0.076% 수준으로 나타남.

| 표 VIII-73. F1 인천 그랑프리 지역경제 활성화 분석 결과 - A안

(단위 : 백만 원)

투입액	지역내 부가가치 유발액	지역내 총생산(GRDP)	지역경제 활성화 효과 지수(%)
161,515	86,096	113,253,070	0.076%

통계청(2023), KOSIS, 행정구역별 GRDP.

- (B안 분석 결과) B안 기준 지역내 부가가치 유발액은 86,310백만 원으로, 인천광역시 GRDP 대비 약 0.076% 수준으로 추정됨.

| 표 VIII-74. F1 인천 그랑프리 지역경제 활성화 분석 결과 - A안

(단위 : 백만 원)

투입액	지역내 부가가치 유발액	지역내 총생산(GRDP)	지역경제 활성화 효과 지수(%)
161,916	86,310	113,253,070	0.076%

통계청(2023), KOSIS, 행정구역별 GRDP.

- (종합) 지역경제 활성화 효과 지수는 광역경제 단위 분석의 특성상 GRDP 대비 상대적 비중은 제한적으로 나타남.
  - 이 같은 결과는 인천광역시의 GRDP 규모가 전국 상위권에 해당하는 대규모 경제권이라는 점에 기인하여 단일 사업의 부가가치 유발 효과가 상대적으로 낮은 비율로 나타나는 구조적 특성이 반영된 결과로 볼 수 있음.
  - 다만 단일 행사성 사업의 투자단계에서 발생하는 일시적 부가가치 유발 효과라는 점을 고려할 때, 일정 수준의 지역경제 기여 효과는 존재하는 것으로 해석됨.
  - 동 분석 결과는 산업연관표 기반의 간접추정치로서, 정책적 판단 시 참고자료로 활용하는 것이 적절함.

## 4. 분석결과 종합

### □ 정량적 분석 결과 종합

| 표 VIII-75. 인천 F1 그랑프리 정량적 사전타당성 분석 결과

(단위 : 백만 원, 명)

구분		1-A	1-B	2-A	2-B	
경제성 분석	분석결과	사회적가치 확보	사회적가치 확보	사회적가치 확보	사회적가치 확보	
	B/C	1.45	1.55	1.45	1.56	
	NPV	318,666	490,918	321,548	494,787	
	IRR	57.85%	62.02%	58.31%	62.45%	
재무 분석 (보조금 제외)	분석결과	수익성 미확보	수익성 미확보	수익성 미확보	수익성 미확보	
	Pi	0.87	0.92	0.91	0.95	
	NPV	- 114,680	-93,342	- 83,907	-52,451	
	IRR	-19.43%	-10.21%	-12.03%	-2.84%	
재무 분석 (보조금 포함)	분석결과	수익성 확보	수익성 확보	수익성 확보	수익성 확보	
	Pi	1.07	1.09	1.10	1.13	
	NPV	67,885	110,805	98,659	151,550	
	IRR	36.73%	42.59%	51.19%	56.06%	
지역 경제 파급 효과 (자기 지역)	건설 단계	생산 유발	202,045	202,547	202,045	202,547
		부가가치 유발	86,096	86,310	86,096	86,310
		취업 유발	1,567	1,571	1,567	1,571
	운영 단계	생산 유발	246,509	345,117	248,689	348,170
		부가가치 유발	113,090	158,329	114,414	160,182
		취업 유발	2,035	2,850	2,063	2,889
지역균 형발전	지역낙후도	광역단위 : 5위, 시·군·구 : 22위				

□ 정성적 분석결과 종합

| 표 VIII-76. 인천 F1 그랑프리 정성적 사전타당성 분석 결과 - 사업추진여건

구분		1-A	1-B	2-A	2-B
사업 추진 여건	정책 일치성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 인천 F1 그랑프리 개최는 정부 및 지자체 정책방향에 부합               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (이재명 정부 123 국정과제) 지역의 혁신성장 및 균형성장 강조, 관광부문 국제행사 유치 및 글로벌 도시 경쟁력 강화 강조</li> <li>- (관광혁신 3대 전략) 대형 국제이벤트 적극 유치, 스포츠/한류/MICE 융합 관광확대 세부전략과 전략방향 일치</li> <li>- (인천광역시 관광진흥계획) 국제 스포츠/이벤트 유치 확대, 체류형 관광 확대 전략과 전략방향 일치</li> </ul> </li> </ul>			
	사업 준비 정도 및 추진 의지	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 추진 전략 ▶ F1 인천 그랑프리 도시 경쟁력 강화를 위한 중장기 전략과제로 설정</li> <li>▪ 유치 활동 ▶ 해외 그랑프리 현장 방문 및 전문가 자문 등을 통해 국제 협력 기반 마련</li> <li>▪ 추진 체계 ▶ F1 유치단(임시조직)에서 국제행사추진단(정식조직)으로 개편, 운영</li> <li>▪ 타당성 검토 ▶ 기용역 추진을 통해 경제성·재무성 등 사업 실행 가능성 검토</li> <li>▪ 정책 연계 ▶ 「제21대 대선 지역공약과제」 반영 등 중앙정부 협력 기반 마련</li> </ul>			
	관계 기관 협의	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ FOG 협의 ▶ F1 주최기관(FOG)과 지속 협의 추진, 스텝카 GP 현장 면담 및 개최 의향서 전달</li> <li>▪ 현장 검토 ▶ F1 관계자 인천 방문 및 도심 서킷 후보지 점검 등 개최 가능성 검토</li> <li>▪ 민간 협의 ▶ 프로모터 구성 및 운영체계 구축을 위한 국내 민간기업 협의 추진 중</li> <li>▪ 정부 협의 ▶ 사전타당성 조사 이후 중앙정부 협의 추진 예정</li> <li>▪ 제도 절차 ▶ 국비 지원 검토 및 제도적 승인 절차 연계 추진 예정</li> </ul>			
	재원 조달 가능성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 제도 절차 ▶ 국제경기대회 등록 및 관련 시행령 개정 등 중앙정부 협의 추진</li> <li>▪ 재원안정성 ▶ 투자계획(안) 수립, 조달 규모 명확성, 민간 중심 자본구조 및 안정적 실행 기반제시</li> </ul>			
외부 여건	주민의 견수렴	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2025년 9월 설문조사를 통한 주민 의견 수렴 완료</li> </ul>			
	주민 숙원도	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 주민인식 ▶ F1 인천 그랑프리 개최 찬성 46%, 반대 26%로 찬성 의견이 반대 의견을 상회</li> <li>▪ 도시활력 증대기대 ▶ 대회 개최 시 방문객 증가 기대 68%로 도시 활력 증대 기대 높음</li> <li>▪ 지역경제 발전기여 ▶ 지역경제 발전 기여 기대 응답 55%로 지역 파급효과에 대한 긍정 인식 확인</li> </ul>			
	주민 수해도	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 분석대안1. 18.0%(대회방문 직접수해도 2.9% 추정, 산업영향 간접 수해도 15.0%)</li> <li>▪ 분석대안2. 17.5%(대회방문 직접수해도 2.5% 추정, 산업영향 간접 수해도 15.0%)</li> </ul>			

표 VIII-77. 인천 F1 그랑프리 정성적 사전타당성 분석 결과 - 정책효과

구분			1-A	1-B	2-A	2-B	
정책 효과	일자리 효과 (명)	투자	2,469.0	2,469.0	2,477.1	2,477.1	
		운영	2,300.5	3,450.7	2,313.5	3,470.3	
	생활 여건	소음 공해	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 대회 개최 중 3일간 3~5시간 평균 95~110dB(최대 피크 140dB) 수준의 소음발생 예상 (환경기준 주거지역 65dB(A))</li> <li>▪ 소음 민원 관리 방안 수립                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 소음 저감 ▶ 방음벽 설치, 총사업비에 기반영(주거지역 소음 저감용, 총 1,800m)</li> <li>- 주민 보상 ▶ 주민 할인 도입, 직접 편익에 기반영(티켓가격 객단가 75%로 설정)</li> <li>- 참여 활동 ▶ 현장 운영 및 자원봉사 인력을 주민으로 구성</li> <li>- 체험 활동 ▶ 인근 초·중·고 현장 학습 제공(인천연송초, 연송고, 인천포스코고)</li> <li>- 의견 청취 ▶ 주민 불편신고센터 운영(인천시)</li> </ul> </li> </ul>				
		도로 교통	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 도심 순환형 가변 서킷 경기, 3일 공식 대회 기간 중 일부 구간의 도로 통제 불가피</li> <li>▪ 도로·교통 관리 방안                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 우회도로 운영 ▶ 사전 교통통제계획 수립, 단계별 우회도로 운영</li> <li>- 대중교통 연계 ▶ 대회운영전략에서 대중교통강화방안 기수립</li> <li>- 주차수요 관리 ▶ 행사장 인근 임시주차장 확보 및 외곽 환승주차장 운영 병행</li> <li>- ITS 정보활용 ▶ ITS 기반 교통정보 제공 및 실시간 안내체계 구축</li> <li>- 주민 통행보장 ▶ 거주자 차량 출입증 제도 운영</li> <li>- 교통 민원관리 ▶ 주민 불편신고센터 운영(인천시)</li> </ul> </li> </ul>				
	환경 및 안전성	CO <sub>2</sub> 배출	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ CO<sub>2</sub> 배출 비교 : (F1 그랑프리) 총 25,167톤CO<sub>2</sub> , (K-POP 콘서트) 총 23,203톤CO<sub>2</sub></li> <li>▪ CO<sub>2</sub> 저감 방안 수립                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 관람객 이동(교통) 배출 저감 ▶ 대중교통 이용 유도</li> <li>- 팀 장비 국제물류 저감 ▶ 인천항 등 해상물류 이용 유도(항공화물 최소화)</li> <li>- 현장 전력/발전 저감 ▶ 기본 및 실시 설계 시 고효율 시설/장비 전환 유도</li> <li>- 폐기물/식음료/자재 저감 ▶ 경기시설물 보관/재활용, 방문객 대화용기 사용 유도</li> </ul> </li> </ul>				
		안전 관리 체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 대회운영 안전관리체계                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지휘체계 ▶ 단일 지휘체계 구축(Race Director 총괄, Clerk of the Course 현장 운영)</li> <li>- 안전운영 ▶ 안전총괄책임자(CSO) 중심 현장 안전관리(마샬 운영, 관중 보호, 구조·소방 대응)</li> <li>- 구조대응 ▶ 구조책임자(Rescue Chief) 사고 대응 및 구조 활동 지휘</li> <li>- 레이스컨트롤 ▶ 독립 레이스 컨트롤 운영(방음시설, 지정 인원 출입, 상시 지휘체계 유지)</li> <li>- 도심서킷관리 ▶ 관중 밀집 구간 구조 동선 확보, 임시 시설 구조 접근성 확보, 관중·차량 동선 분리</li> <li>- 보행안전 ▶ 관람객 전용 보행로·육교·임시 보행데크 설치, 보행 교량 확보</li> </ul> </li> <li>▪ 의료관리체계                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 의료체계 ▶ CMO 중심 FIA 기준 의료 운영(Appendix H 적용, FIA Medical Delegate 감독)</li> <li>- 의료시설 ▶ 중앙응급의료센터 설치 및 일반진료소 분산 배치, 인천 응급의료기관 연계</li> <li>- 동선관리 ▶ 긴급차량 전용차로 운영, 관람객 동선 분리, 단계적 도로 통제</li> </ul> </li> </ul>				



## 제9장 정책적 제언

F1 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사

---

# 2026

인천광역시 | INCHEON METROPOLITAN CITY

## F1 인천 그랑프리 기본구상 및 사전타당성 조사 요약보고서

---

# 1. 결론

- 인천광역시는 「Global Top10 City Incheon」 실현을 위해 국제적 인지도와 도시 브랜드 경쟁력을 획기적으로 도약시킬 전략적 전환점이 필요하며, 이를 위한 핵심 수단으로 메가 스포츠 이벤트 유치에 적극 검토할 필요가 있음.
  - 특히 기존의 관광·MICE·국제업무 기능을 단순 확장하는 수준을 넘어 세계적 미디어 노출과 글로벌 네트워크 확장을 동시에 견인할 수 있는 상징적 프로젝트가 요구됨.
  - 이러한 측면에서 F1 그랑프리 세계 최고 수준의 국제 모터스포츠 대회이자 글로벌 엔터테인먼트 산업과 결합된 플랫폼으로서 인천을 아시아를 대표하는 글로벌 이벤트 도시로 도약시키는 촉매이자 도시 브랜드를 전 세계에 각인할 수 있는 전략적 기회로 평가됨.
- 본 연구는 인천광역시의 F1 그랑프리 유치 가능성을 분석하기 위해 기본구상 및 공간·운영계획, 사업추진구조, 사전타당성조사 등 사업 추진의 방향성을 설정하고, 향후 기본계획 수립 및 타당성 조사, 관계기관 협의 등을 위한 기초자료를 확보하는 것을 목적으로 수행되었음.
- F1 그랑프리 와 같은 글로벌 스포츠 이벤트의 개최 역량과 지역 여건을 종합적으로 검토한 결과, 인천광역시는 국제경기대회 및 대형 행사를 안정적으로 유치·운영할 수 있는 인프라와 행정·운영 역량을 상당 부분 확보한 도시로 평가됨.
  - 인천국제공항을 중심으로 한 국제 접근성, 철도·도로·항만을 포함한 복합 교통체계, 송도·영종 등을 중심으로 한 호텔·관광·MICE 인프라, 경제자유구역 기반의 국제업무 기능 집적은 대규모 글로벌 이벤트 운영에 필요한 기반을 제공 가능함.
  - 또한 인천은 국제 스포츠 경기대회 및 다양한 국제행사 개최 경험을 보유하고 있으며, 이러한 경험은 향후 F1 개최 추진 과정에서 중요한 축적 자산으로 활용될 수 있음.
- 반면 국내 모터스포츠 산업 기반은 상설 서킷 수, 상위 리그 체계, 대회 운영 주체의 경험 등에서 제한적이며, 대규모 상설 인프라를 장기적으로 운영·활용할 수 있는 산업 생태계가 성숙했다고 보기에는 한계가 존재함.
- 그러나 국내 모터스포츠 팬층과 관련 콘텐츠 소비는 온라인 중계, IP 기반 콘텐츠, 체험형 이벤트 등을 중심으로 점진적으로 확대되는 추세로 '도심 이벤트형 그랑프리'로서 F1이 가진 흡인력을 활용할 경우 국내 저변 확대 및 산업 교류 활성화의 촉진 요인으로 작용할 가능성이 있음.

- 국내 법·제도 측면에서 F1 그랑프리 추진을 뒷받침할 수 있는 근거는 크게 특별법, 「국제경기대회 지원에 관한 법률」, 「국제행사의 유치 및 개최 등에 관한 규정」으로 구분됨.
  - 특별법은 특정 국제행사 또는 국가적 중요 사업을 한시적·예외적으로 지원하기 위해 제정될 수 있으며, 재정 지원·행정 절차 간소화·인허가 특례·국비 지원 근거 등을 포괄적으로 규정할 수 있다는 장점이 있음.
  - 국제경기대회지원법은 국제경기대회의 원활한 개최를 위한 재정·행정적 지원 근거를 제공하되, 지원 대상과 방식은 법령 체계에 의해 일정한 범위로 제한될 수 있음.
  - 국제행사 관련 규정은 국제행사 유치 절차, 타당성 검토, 관계부처 협의 및 국비 지원 검토 절차 등을 규율하는 정부 차원의 행정 규정으로 행사 성격과 승인 체계에 따라 적용될 수 있음.
- 다만 이러한 법·제도는 행사 특성, 주최·주관 구조, 재원조달 방식, 민관 역할 분담 구조에 따라 적용 가능성과 적합성이 상이하므로 F1 그랑프리 특수성과 사업 구조를 반영한 제도적 설계가 필요함.
- F1 그랑프리는 세계 최고 수준의 스포츠 이벤트이면서도 민간 상업성이 강하게 결합된 글로벌 엔터테인먼트 행사라는 이중적 성격을 지니며, 다년간 반복 개최를 전제로 하는 계약 구조, 높은 개최권료, 제한적·불확실한 수익구조, 대규모 재정 소요, 미디어·마케팅 중심의 사업 구조 등에서 기존 국제경기대회와 차별화됨.
  - 특히 구조적으로 발생하는 개최권료와 운영비에 비해, 수익은 티켓·스폰서·방송·관광 소비 등 시장 변수에 따라 변동성이 크기 때문에, 단일 주체가 리스크를 흡수하는 구조는 지속 가능성 측면에서 취약해질 수 있음.
- 이에 본 검토에서는 F1 그랑프리의 특성을 전제로 국내외 사례와 함께 법·제도 및 사업의 추진 구조 적용 가능성과 한계를 종합적으로 분석함.
- 국내 사례 분석 결과, 2018 평창동계올림픽은 특별법 제정을 통해 국비·지방비 지원, 인허가 특례, 조직위원회 중심 추진체계를 구축한 대표 사례이며, 2019 광주세계수영선수권은 국제경기대회 법령 개정을 통해 국비 지원 근거를 확보한 선례로 확인됨.
  - 반면 과거 국내에서 개최된 F1 코리아 그랑프리는 민간 운영 주체와 공공 재정 지원이 결합된 구조로 추진되었으나, 높은 개최권료와 운영비 부담으로 지속가능성 한계를 노출한 사례로 평가됨.
  - 2024 부산세계탁구선수권은 국제행사로 인정받아 지원이 이루어진 사례로 대회 성격에 따라 적용 법령과 지원 방식이 달라질 수 있음을 보여줌.

- 해외 사례 분석을 통해서 F1 그랑프리 다양한 형태의 공공 개입, 재정 여건, 서킷 유형(상설/시가지), 도시 구조에 따라 다양한 추진 모델을 채택하고 있음을 확인하였음.
  - 특히 시가지 서킷은 도심 경관 및 도시 자산과 결합하여 글로벌 미디어 노출, 관광 소비 확대, 도시 이미지 제고 등 간접 편익이 크게 나타날 수 있으며, 이는 인천의 도시 자산과 정책 목표(관광·MICE·도시브랜딩)와의 정합성 측면에서 중요한 시사점을 제공함.
- 서킷 유형 분석 결과, 국내 모터스포츠 산업 생태계의 한계와 지역적 특성을 감안할 때 상설 서킷은 안정적 수요 확보 및 지속적 운영 측면에서 구조적 부담이 수반될 가능성이 있는 대안으로 평가됨.
- 반면 인천은 공항·항만 기반의 글로벌 연결성, 해안·수변 공간, 국제업무·관광 인프라 등 도시 자산이 풍부하여, 도심 경관과 이벤트 연출을 결합하는 시가지 서킷 모델을 통해 도시 브랜드 강화 및 관광·MICE 전략의 플랫폼으로 활용하는 방식이 구조적으로 적합한 대안으로 판단됨.
  - 또한 시가지 서킷은 티켓 판매 중심의 직접 편익뿐 아니라 관광 소비, 글로벌 미디어 노출 등 간접 편익의 비중이 확대되어, 정책 결정 및 시민·의회 설득 과정에서도 비교적 높은 설명 가능성을 가질 수 있음.
- 대상지 선정과 관련하여, 인천광역시 내 7개 후보지를 대상으로 정량평가와 정성평가를 수행하고 그 결과를 종합한 결과, 송도달빛축제공원과 아시아드 주경기장 일원이 시가지 서킷을 통한 F1 그랑프리 개최에 구조적으로 적합한 후보지로 평가됨.
- 다만 두 후보지는 각각 강점과 제약 요인을 동시에 보유하고 있어 단일 우위 판단에는 한계가 있었으나, 마스터플랜 수립 및 사전타당성 조사 추진을 위해서는 우선 검토 대상지 설정이 필요했음.
  - 이에 전반적으로 입지 여건, 도시 경관, 관광·MICE 연계 가능성 등에서 균형적 조건을 갖춘 송도달빛축제공원을 우선 분석 대상지로 선정하고, 이를 중심으로 단계적 마스터플랜 설계 및 사전타당성 조사를 추진한 후 그 결과를 토대로 최종 추진 방향을 종합적으로 판단 하는 것이 합리적인 접근으로 제안됨.
  - 특히 송도달빛축제공원 중심의 시가지 서킷은 도시 스카이라인, 수변 경관, 공원 자산과의 결합을 통해 차별화된 글로벌 이벤트 연출이 가능하다는 장점이 있음.
  - 다만 공원 관련 법령 적용, 일부 용도변경, 대체녹지 확보, 점용허가 등 복합적 행정절차가 수반될 수 있으므로 제도적·행정적 실현 가능성을 병행 검토할 필요가 있음.

- 운영 거버넌스 측면에서 F1 그랑프리과 같은 대규모 국제 이벤트는 공공주도형, 민간 주도형, 민관협력형 등 다양한 추진 구조가 가능함.
  - 분석 결과, 공공주도형은 정책 정합성과 공공성 확보 측면에서는 안정적인 장점이 있으나 재정 부담이 공공에 집중되고, 민간의 전문성과 시장 기반 운영 역량을 충분히 활용하는 데에는 한계가 있을 수 있음.
  - 반면 민간주도형은 신속한 의사결정과 상업적 전문성 확보 측면에서는 강점이 있으나, 공공성 확보 및 제도적 지원 근거 마련에 제약이 발생할 수 있으며, 개최권료 및 운영비 등 구조적 비용 부담이 민간에 과도하게 집중될 경우 사업의 지속가능성에 대한 리스크가 확대될 가능성이 있음.
- 특히 시가지 서킷의 특성상 교통·안전·환경·의료 등 공공 기능이 필수적으로 수반되므로 공공이 시설·인프라 조성에 필요한 행정적 지원을 담당하고, SPC가 대회 운영·마케팅·스폰서십·티켓 판매 등 상업적·운영 기능에 집중하는 모델이 가장 적합한 구조로 분석됨.
- 특히 시가지 서킷의 특성상 교통·안전·환경·의료 등 공공 기능이 필수적으로 수반되므로 공공이 시설·인프라 및 핵심 공공서비스를 담당하고, SPC가 대회 운영·마케팅·스폰서십·티켓 판매 등 상업적·운영 기능에 집중하는 모델이 가장 적합한 구조로 분석됨.
  - 다만 기능 분리에 따른 의사결정 일관성 저하 가능성을 고려하여, 인천광역시와 SPC 간 공동 기획 체계를 구축하고 상시 협의체를 운영하는 등 통합 조정 및 소통 구조를 제도화할 필요가 있음.
- 특히 공공성 확보를 위해 주요 정책 사항 등 중대한 사안에 대해서는 공공이 참여하는 이사회 또는 공동 의사결정 기구를 통해 심의·의결하도록 하는 체계를 마련하여, 공공의 조정·견제 기능이 작동하도록 설계할 필요가 있음.
  - 아울러 전략적 의사결정은 일정 수준에서 일원화하되, 분야별 실무는 전담 조직을 통해 수행하도록 함으로써 효율성과 책임성을 동시에 확보하고, 공공성과 사업 효율성이 균형을 이루는 운영 구조를 확립해야 함.
- 재정·행정 지원 근거와 관련하여, F1 그랑프리는 개최권료·마케팅 비용·시설 구축비 등 대회 성립 자체에 필수적인 핵심 비용 규모가 크고, 운영비 부담이 지속적으로 발생하는 구조이므로 현행 제도만으로 장기적 지속가능성을 충분히 담보하기에는 한계가 존재함.

- 따라서 단기적으로는 법·제도 내에서 활용 가능한 재정 지원 수단을 최대한 조합하되, 제한된 준비 일정과 불확실성을 고려할 때 우선적으로 「국제경기대회지원법」 시행령 개정을 통해 F1 그랑프리 국제경기대회 범주로 편입하여 국비 지원 근거를 확보하는 방안이 현실적 대안으로 판단됨.
- F1 인천 그랑프리 사업의 운영기간(5년, 7년) 및 매출 구조(티켓 일반·저가정책)를 반영한 4개의 대안을 설정하고, 사업의 사회적 가치를 평가하기 위한 경제성 분석과 사업의 수익성을 검토하기 위한 재무 분석을 수행함.
  - 재무 분석은 사업 자체의 현금흐름을 기준으로 프로젝트 단위(Project basis)의 재무적 타당성을 평가하는 방식으로 수행하였으며, 국제경기대회라는 공공 행사성 사업의 특성을 고려하여 공공보조금이 투입되지 않는 경우와 공공보조금이 투입되는 경우로 구분하여 분석을 수행함.
- 경제성 분석 결과, 모든 대안에서  $B/C > 1$ ,  $NPV > 0$ ,  $IRR > 4.5\%$ 로 나타나 분석대안의 경제성이 확보된 것으로 판단됨. 동 사업은 초기 총사업비 규모는 비교적 제한적인 반면, 운영기간 동안 발생하는 매출편익과 관광 소비 등 부가가치 효과가 누적되면서 장기적으로 사회적 순편익이 확대되는 구조를 보임. 경제성 분석 지표를 종합적으로 고려할 때, F1 인천 그랑프리 사업은 사회적 관점에서 유의미한 부가가치 창출 효과를 기대할 수 있는 사업으로 판단됨.

표 IX-1. 인천 F1 그랑프리 경제성 분석 결과

구분	1-A	1-B	2-A	2-B
B/C	1.45	1.55	1.45	1.56
NPV(백만원)	318,666	490,918	321,548	494,787
IRR	57.85%	62.02%	58.31%	62.45%

- 재무적 관점에서 공공 부문의 투자 타당성을 검토하기 위하여 공공보조금 반영 여부에 따른 재무 분석을 수행한 결과, 보조금을 반영하지 않는 경우에는 PI가 0.87~0.95 수준으로 나타나고 NPV 역시 음(-)의 값으로 도출되어 민간 단독 채원 구조만으로는 재무적 수익성 확보에 한계가 있는 것으로 분석됨. 반면 보조금을 반영하는 경우에는 모든 분석 대안에서  $PI > 1$ ,  $NPV > 0$ 으로 나타나 재무적 수익성이 확보되는 것으로 분석됨.

표 IX-2. 인천 F1 그랑프리 재무 분석 결과 - 보조금을 포함하지 않은 대안

구분	1-A	1-B	2-A	2-B
PI	0.87	0.92	0.91	0.95
NPV(백만원)	-114,680	-93,342	-83,907	-52,451
IRR	-19.43%	-10.21%	-12.03%	-2.84%

| 표 IX-3. 인천 F1 그랑프리 재무 분석 결과 - 보조금을 포함한 대안

구분	1-A	1-B	2-A	2-B
PI	1.07	1.09	1.10	1.13
NPV(백만원)	67,885	110,805	98,659	151,550
IRR	36.73%	42.59%	51.19%	56.06%

- 지역경제 파급효과(자가지역) 측면에서 분석한 결과, 동 사업은 국비 및 지방비 보조금 투입 대비 지역경제 파급효과가 비교적 높은 수준으로 나타나는 것으로 판단됨. 보조금 투입 대비 생산유발효과는 약 190~200% 수준으로 나타났으며, 부가가치 유발효과는 약 84~89% 수준, 취업유발효과는 약 3,600~4,400명 수준으로 추정됨. 특히 생산유발효과는 공공재정 투입 규모를 상회하는 수준으로 나타나 보조금 투입에 따른 지역 내 생산 확대 효과가 발생하는 것으로 나타남.

| 표 VIII-4. 인천 F1 그랑프리 지역경제 파급효과(자가지역) 종합

(단위 : 억 원, 명)

구분		1-A	1-B	2-A	2-B	
국비 및 지방비 보조금		2,371	2,759	2,371	2,759	
지역경제 파급효과 (자가지역)	건설+운영 계	생산유발효과	4,486	5,477	4,507	5,507
		부가가치유발효과	1,992	2,446	2,005	2,465
		취업유발효과(명)	3,602	4,420	3,630	4,459
	건설투자 (자가지역)	생산유발효과	2,020	2,025	2,020	2,025
		부가가치유발효과	861	863	861	863
		취업유발효과(명)	1,567	1,571	1,567	1,571
	운영투자 (자가지역)	생산유발효과	2,465	3,451	2,487	3,482
		부가가치유발효과	1,131	1,583	1,144	1,602
		취업유발효과(명)	2,035	2,850	2,063	2,889

- 종합적으로 볼 때 동 사업은 사회적 편익을 포함한 경제성 측면에서는 충분한 타당성이 확인되는 반면, 재무적 측면에서는 일정 수준의 공공 재정 지원 또는 제도적 지원이 병행될 경우 안정적인 사업 구조를 형성할 수 있는 것으로 판단됨.
  - 이상의 분석 결과를 종합할 때, F1 인천 그랑프리는 경제성 및 정책성 측면에서 추진 가능성이 확인되며, 재정·제도적 지원 체계를 병행할 경우 사업의 지속가능성과 실현 가능성을 확보할 수 있는 것으로 판단됨.

- 국제행사에 대한 정책성 등급 조사 기준의 평가지표를 적용하여 현 단계에서 본 사업을 예비 검토한 결과, 일부 항목에서는 보완이 요구되는 것으로 판단됨. 특히 재정 지속가능성, 제도적 기반의 명확성, 시민 수용성 확보 전략 등은 추가적인 세부 검토가 필요할 것으로 판단됨.
- 이에 따라 향후 기본계획 수립 및 타당성 조사 과정에서 해당 지표를 중심으로 보완 사항을 구체화하고, 정책적 정합성과 실행 가능성을 강화하는 방향으로 사업 구조를 고도화하는 것이 바람직함.
- 종합하면, F1 인천 그랑프리는 인천의 도시 자산과 국제 접근성, 관광·MICE 기반을 활용하여 도시 브랜드를 강화하고 지역경제 활성화와 산업적 파급효과를 도모할 수 있는 전략적 사업으로 평가되며, 추진을 위해서는 ①시가지 서킷 중심의 공간 전략, ②SPC 기반 민관협력형 운영 거버넌스, ③단기 시행령 개정 중심의 제도 기반 확보와 중·장기 특별법 검토, ④공원·도시계획·시설 계획의 실행 가능성 확보 및 단계적 대안 설계가 핵심 과제로 도출됨.
- 이러한 방향을 바탕으로 향후에는 사전타당성 조사 고도화, 관계기관 협의체계 구축, 시민 수용성 확보 전략 수립, 재정·수익모델 정밀화 등을 단계적으로 추진함으로써 인천의 도시 전략과 정합적인 F1 그랑프리 유치·개최 모델을 구체화할 필요가 있음.

구분	내용
대회 목적의 공익성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ F1 인천 그랑프리는 도시 브랜드 경쟁력 제고, 글로벌 미디어 노출 확대, 관광·MICE 산업 활성화, 관련 산업 교류 촉진 등 공공적 정책 목표와 정합성이 높은 사업으로 평가됨.</li> <li>▪ 특히 시가지 서킷 기반 모델은 도시 자산과 결합한 간접 편익 창출 가능성이 높아 공익적 목적을 구조적으로 내재화할 수 있음.</li> </ul>
대회의 실현 가능성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 인천은 국제 접근성, 복합 교통체계, 숙박·MICE 인프라, 국제행사 운영 경험을 보유하고 있어 물리적·행정적 기반은 상당 부분 확보된 것으로 판단됨.</li> <li>▪ 다만 개최권 계약 구조와 재정 부담의 특수성을 고려할 때, 제도적 기반 확보와 자원 구조의 정밀 설계가 병행되어야 실현 가능성이 담보될 수 있음.</li> </ul>
지역주민 여론	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 시가지 서킷 운영에 따른 교통 통제, 소음, 공원 활용 문제 등으로 일부 우려가 제기될 가능성이 있음.</li> <li>▪ 반면 도시 브랜드 제고 및 지역경제 활성화 효과에 대한 기대 여론도 기대할 수 있어, 사전 설명과 보완대책 제시를 통한 사회적 합의 형성이 중요함.</li> </ul>
주관기관의 관리역량	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 인천광역시와 국제경기대회 및 대형 행사 개최 경험을 보유하고 있으며, 공항·경제자유구역 등 복합 행정 조정 경험도 축적되어 있음.</li> <li>▪ 다만 F1 그랑프리의 상업·계약 구조 특수성을 고려할 때, 전문성을 보완할 수 있는 SPC 기반 민간협력형 거버넌스 구축이 전제되어야 함.</li> </ul>
개최지 선정의 적정성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 송도달빛축제공원 일원은 도시 상징성, 경관, 관광·MICE 연계성, 접근성 측면에서 시가지 서킷 모델에 구조적으로 적합한 후보지로 평가됨.</li> <li>▪ 단 부지 선정의 유연성 갖고 향후 추진단계에 따라 단계적인 검토가 필요함.</li> </ul>
유치계획 및 개최계획의 우수성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 시가지 서킷 중심의 공간 전략, SPC 기반 민간협력 구조, 단계적 제도 기반 확보 전략 등은 정책 일관성과 실행 효율성을 동시에 고려한 구조로 평가되나, 재정·수익모델의 정밀화와 위험관리 체계의 구체화가 추가 과제로 남아 있음.</li> </ul>
규모 적정성 및 경제성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ F1 그랑프리는 높은 개최권료와 운영비가 수반되는 대형 행사로 단일 수익 구조만으로 경제성을 확보하기에는 한계가 존재함.</li> <li>▪ 그러나 도시 브랜드 가치 상승, 관광 소비 확대, 글로벌 네트워크 확장 등 간접 효과를 종합적으로 고려할 경우 전략적 투자 성격을 지니는 사업으로 평가 가능함.</li> </ul>
소요경비 책정의 적정성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 개최권료, 마케팅 비용, 시설 구축 및 공공 인프라 비용 등 핵심 항목은 구조적으로 필수 지출에 해당하므로 단계적 투자 및 성과 연동 구조를 도입하여 재정 건전성을 관리할 필요가 있음.</li> <li>▪ 공공 지원 범위와 손실 부담 기준의 명확화가 적정성 판단의 핵심 요소임.</li> </ul>
국고지원 요구의 적절성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ F1 그랑프리는 국제적 위상과 국가 브랜드 파급효과를 수반하는 행사로서 일정 범위의 국비 지원을 검토할 정책적 근거가 존재함.</li> <li>▪ 다만 민간 상업성이 강한 행사 특성을 고려하여 지원 범위와 방식은 명확히 한정하고, 국제경기대회 범주 편입 등 제도적 근거 확보를 전제로 추진하는 것이 적절함.</li> </ul>

## 2. 정책적 제언

- 첫째, SPC 기반 민관협력형 거버넌스를 추진모델로 추진하되, 공공성과 효율성이 균형을 이루는 의사결정 체계의 설계가 필요함.
  - 인천광역시와 민간이 공동 출자하는 구조를 전제로 이사회 내 공공의 조정·견제 기능을 확보하고 예산 변경·추가 출자·개최권 계약 등 주요 사항은 특별의결로 규정하여 공동 책임 원칙을 명확히 할 필요가 있음.
  - 이를 통해 민간 전문성을 활용하면서도 공공 재정과 정책 목표를 안정적으로 관리하는 체계를 구축해야 함.
  - 아울러 공동 기획 및 상시 협의체계를 제도화하여 기능 분리에 따른 의사결정 단절을 최소화하고, 전략은 일원화하되 분야별 실무는 전담 조직이 수행하도록 함으로써 효율성과 책임성을 동시에 확보해야 함.
  - 특히 도심형 서킷의 특성상 공공-SPC 간 상시 조정은 사업 안정성의 핵심 요소임.
- 둘째, 단계적 법·제도 기반 확보 전략을 검토할 필요가 있음.
  - 단기적으로는 「국제경기대회지원법」 시행령 개정을 통해 F1 그랑프리 지원 대상에 포함시켜 국비 지원 근거를 확보하고, 중·장기적으로는 F1의 특수성을 반영한 별도의 특별법 제정 가능성을 검토하는 두 트랙 전략이 필요함.
  - 이는 제한된 준비 일정과 정책 환경의 불확실성을 고려한 현실적 접근으로 제도적 안정성을 확보하는 동시에 사업 추진의 탄력성을 유지하는 방안임.
- 셋째, 대상지 및 시설 유형 등에 대한 결정은 유연성을 갖고 단계적·조건부로 검토하는 것이 바람직함.
  - 현재 송도달빛축제공원을 우선 분석 대상지로 설정하였으나, 이는 마스터플랜 및 사전 타당성 조사를 위한 1차적 접근으로서의 의미를 가지며, 향후 FOG와의 협상 결과, 민간 프로모터의 참여 조건, 재정 구조, 시민 수용성, 법·제도 정비 수준 등에 따라 대상지 및 서킷 구성 방식은 조정될 수 있음.
  - 특히 영구시설과 임시시설의 조합, 시설 규모와 투자 방식 등은 협상 조건과 재원 조달 구조에 따라 달라질 수 있으므로 단일 대안을 확정하기보다는 복수 시나리오 기반의 유연한 의사결정 구조를 유지하는 것이 바람직함.

- 넷째, 재정 리스크 관리와 수익 구조 다각화에 대한 체계적 설계가 요구됨.
  - 개최권료와 운영비 등 구조적 비용을 고려하여 손실 분담 한도, 공공 지원 범위, 성과연동 인센티브 체계를 사전에 구체화할 필요가 있으며, 공공의 채무 부담이 과도하게 발생하지 않도록 보증 범위와 재정적 책임 한계를 명확히 설정하는 것이 바람직함.
  - 아울러 관광·MICE·문화·모빌리티 산업과의 연계를 통해 간접 편익을 확대함으로써 공공 재정에 대한 의존도를 완화하고 재정 건전성을 유지하는 방향의 수익 구조 설계가 필요함.
- 다섯째, 시민 수용성과 공공성 확보를 핵심 추진 원칙으로 설정해야 함.
  - 교통·소음·환경 영향에 대한 사전 분석과 보완 대책을 체계적으로 마련하고, 시민 참여 프로그램 및 지역 상생 모델을 제도화함으로써 도시 전반이 함께 참여하는 축제형 이벤트로 발전시키는 방안이 요구됨.
  - 이는 정책적 정당성을 확보하고 장기적 지속가능성을 담보하는 중요한 기반으로 작용할 것으로 판단됨.
- 여섯째, 개최권 계약 구조와 관련한 세금 리스크를 사전에 체계화할 필요가 있음.
  - 개최권료는 해외 법인에 지급되는 권리사용 대가로서 조세조약 적용 여부, 원천징수세율, 소득 귀속 구조 등에 따라 실질 부담 규모가 달라질 수 있는 구조임.
  - 현 단계에서는 계약 조건이 확정되지 않아 과세 구조를 단정하기 어려우나, 향후 계약 협상 과정에서 부담 규모와 책임 주체를 명확히 규정하고, 법률·세무 통합 자문 체계를 구축하여 잠재적 분쟁 가능성을 최소화 필요가 있음.