

Original Article

<https://doi.org/10.12985/ksaa.2024.32.1.071>
ISSN 1225-9705(print) ISSN 2466-1791(online)

청주국제공항 활성화 방안 연구: 공항시설, 접근교통 및 운항 네트워크를 중심으로

박원태*, 임동균**

Study on Revitalization Plan for Cheongju International Airport: Focusing on Airport Facilities, Access Transportation, and Flight Network

Wontae Park*, Dong-Kyun Im**

ABSTRACT

In this study, we reviewed access transportation, operating companies, and airport infrastructure to revitalize Cheongju International Airport. Regarding access transportation infrastructure, it is necessary to promote a railway network connecting the metropolitan inland line and the central inland region. In addition, active administrative support from local governments is required to ensure smooth progress in railway and highway infrastructure linkage projects, such as the Osong Connecting Line and Chungbuk Line, high-speed rail network promotion, and expansion of the Chungbuk Eastern Axis Expressway and Central Expressway. Regarding operator access infrastructure, continuous efforts are required to add and attract airlines based at Cheongju International Airport. Regarding airport infrastructure, the Cheongju International Airport runway needs complete resurfacing due to its deterioration. Domestic passenger capacity has exceeded 6.5%, and considering the increase in import and export of high value-added goods in the North Chungcheong region, it is necessary to build and expand passenger terminals and cargo terminals. Cheongju International Airport's runway does not have enough runway length to operate large and ultra-large aircraft, so if it is extended from the existing 2,744m to 456m to 3,200m, several benefits can be expected in terms of revitalizing Cheongju Airport, such as route expansion.

Key Words : Cheongju International Airport (청주국제공항), Airport Facilities (공항 시설), Local Airport (지방공항), Revitalizing Airport (공항활성화), Runway Extension (활주로 연장)

1. 서 론

지방국제공항은 내수경제 활성화에 큰 영향을 주는
요인으로 정부에서는 6개의 지방국제공항(김해, 제주,

청주, 대구, 양양, 무안)의 활성화 방안을 모색하기 위해
여러 방면에서 지원대책을 추진한다고 발표하였다
(Electimes, 2023). 김해공항은 2030 부산세계박람회를
성공적으로 유치하기 위해 부산광역시와 국토부가
협력하여 신규 중장거리 노선 확보 계획을 제시하였으
며, 여객수용인원을 부산·경남권 인구를 고려하여 기
존대비 200만 명이 추가된 830만 명으로 확충할 계획
이라고 보고하고 있다(Electimes, 2023). 제주공항은
중국과의 노선재개 및 확대를 통해 제주관광 활성화를
추진할 예정이며, 대구공항은 티웨이항공 본사의 이전에

Received: 23. Jan. 2024, Revised: 30. Jan. 2024,

Accepted: 25. Feb. 2024

* 청주대학교 항공운항학과 교수

** 청주대학교 항공기계공학과 교수

연락처 E-mail : mark0923@cju.ac.kr

연락처 주소 : 충북 청주시 청원구 대성로 298, 청주대학교

따라 중거리 노선을 발굴하고, 국제선 추가 유치를 위한 인센티브 지급 및 여객터미널 확충으로 서비스 수준을 높이는 방향으로 계획하고 있다. 청주공항은 한국방문의 해와 연계하여 지역특화 관광 콘텐츠 개발을 추진하고 있다. 다만, 청주공항의 경우, 비행 슬롯의 부족으로 추가 확보를 위해 공군과 협의 중에 있으며, 안정적 노선 확장을 위해서 가장 시급한 사항이라고 판단된다.

지방공항 활성화에 관한 선행연구로 Lee et al.(2000)은 청주국제공항에 대해 공항사용료, 지상조업과 같은 시설 및 관리요소와 지리적 분포, 접근로와 같은 접근체계 요소 등을 분석하였다. 청주국제공항의 지역사회 발전에 미치는 영향에 대해서 공항을 평가하는 요인으로 Lee et al.(1999)은 안정성, 비용편리성, 문화시설 차원을 제시하였으며, 해당요인에 항공편의 다양성, 공항교통수단 편리성 등을 제시하였다. Lee et al.(2005)은 청주국제공항의 활성화를 위해 청주공항 홍보, 다양한 노선, 교통접근의 용이성, 여객 수요능력 등을 분석하였다. Choi(2007)는 수요요소, 공간요소, 시설요소 등을 통해 공항의 경쟁력을 분석하였다. 수요요소로 취항 항공사, 운항 횟수, 노선 수를 분석하였고, 시설요소로 여객 터미널 규모, 공항 부지, 활주로 현황과 착륙시설을 주요 경쟁요소로 분석하였다. Bae (2005)는 지방공항의 특성을 국내 주요 교통, 관련 정책, 공항 터미널 시설 등을 분석하여 지방공항 활성화 전략을 제시하였다. 이들의 연구들은 대부분 지방공항의 운영적 측면에서 분석하였으며, 경쟁력 측면에서 인프라에 대한 분석이 이루어졌으나, 공항 활성화 측면에서의 공항 인프라에 대한 분석은 다루지 않았다. 또한 전반적인 지방공항에 대한 필요성과 활성화 전략을 나타내었으며, 각 지방공항에 대한 지리적 특성과 이에 맞는 활성화 전략을 제시하지는 못하고 있다.

따라서 본 연구에서는 청주국제공항의 지리적 이점을 토대로 공항활성화를 위한 공항 인프라, 교통접근성, 운항사의 주요 요소를 중심으로 활성화 방안을 분석하였다.

II. 본 론

2.1 청주국제공항 현황

청주국제공항은 1997년 4월 28일에 개항하였으며, 부지면적 138만 m²이다. 한국공항공사 자료에 따르면 2022년 기준으로 여객처리실적은 연간 총 3,174,649명이며, 운항실적은 국내선 18,494편, 국제선 22편이고, 화물처리실적은 연간 총 16,776톤으로 국내 공항

에서 5번째의 실적을 나타내고 있다(Table 1 및 2 참조)(KCAA, 2023).

Table 1. Passenger processing performance by airport in 2023

구분		2022년 (단위 : 명)		
		출발	도착	계
인천	국내선	20,848	25,128	45,976
	국제선	8,906,657	8,915,126	17,821,783
김포	국내선	12,008,639	12,139,750	24,148,389
	국제선	190,974	184,702	375,676
김해	국내선	4,452,954	4,412,271	8,865,225
	국제선	593,314	568,558	1,161,872
제주	국내선	14,823,306	14,786,444	29,609,750
	국제선	46,493	47,419	93,912
대구	국내선	1,081,259	1,081,944	2,163,203
	국제선	45,135	47,545	92,680
청주	국내선	1,588,763	1,583,336	3,172,099
	국제선	1,243	1,307	2,550
양양	국내선	178,463	177,672	356,135
	국제선	14,346	14,161	28,507
무안	국제선	15,231	14,163	29,394
울산	국내선	415,650	384,076	799,726

Table 2. Cargo handling performance by airport in 2023

구분		2022년 (단위 : 톤)		
		출발	도착	계
인천	국내선	429	485	914
	국제선	1,645,220	1,651,167	3,296,387
김포	국내선	69,912	86,510	156,421
	국제선	4,753	2,744	7,497
김해	국내선	21,136	20,691	41,827
	국제선	6,784	6,943	13,728
제주	국내선	114,036	95,775	209,811
	국제선	626	525	1,151
대구	국내선	5,576	5,879	11,455
	국제선	400	539	939
청주	국내선	7,817	8,925	16,742
	국제선	17	17	34
양양	국내선	866	996	1,862
	국제선	183	165	348
무안	국제선	164	189	352
울산	국내선	1,333	1,307	2,640

수출입 증량은 인천국제공항이 전체 공항의 증량과 비교할 때 90% 이상의 물량을 차지하고 있다. 청주국제공항의 경우, 인천, 김포, 김해 공항보다 상대적으로 물량의 비율이 적게 나타난다. 2016년 이후부터 2022년까지 해마다 감소하고 있으나, 수입의 증량이 상대적으로 수출 증량보다 큰 비중을 보이며, 6번째의 실적을 보이고 있다. 다만, 수출입 금액의 규모는 3번째의 실적을 나타내고 있으며, 이는 증량대비 고비용 물품을 청주공항을 통해 수출입되고 있음을 나타낸다(Table 3 및 4 참조)(KCAA, 2023).

Table 3. Import and export weight by airport from 2016 to 2022

구분(톤)	인천	김포	김해	제주	대구	청주
'16 수출	573,840	4,698	10,240	167	36	15
'16 수입	563,775	8,800	116,490	7,659	2,604	2,687
'17 수출	618,253	3,574	12,595	127	83	0.3
'17 수입	634,740	11,857	22,918	6,501	5,859	1,389
'18 수출	614,187	4,104	10,832	74	26	0.2
'18 수입	628,900	13,241	22,939	10,617	7,054	2,082
'19 수출	560,213	4,278	9,849	73	30	0.4
'19 수입	281,060	13,362	25,022	11,133	9,206	2,500
'20 수출	559,514	1,894	4,135	7	31	0.2
'20 수입	541,676	2,306	3,769	1,227	1,116	455
'21 수출	659,029	333	2,021	0.9	16	-
'21 수입	701,216	547	662	49	36	197
'22 수출	577,206	1,251	1,757	0.8	6	0.1
'22 수입	630,756	2,546	5,696	805	904	65

* 수출입 자료는 관세청 통관 민간항공 수송실적과 차이가 있음.

Table 4. Import and export amount by airport from 2016 to 2022

구분(백만불)	인천	김포	김해	제주	대구	청주
'16 수출	133,410	407	445	64	3	0.1
'16 수입	114,145	360	289	22	1	1
'17 수출	173,699	436	540	300	7	0.04
'17 수입	135,802	388	155	14	3	0.9
'18 수출	200,222	374	651	1	4	0.04
'18 수입	141,672	867	364	13	5	1
'19 수출	163,261	406	644	1	3	1
'19 수입	135,057	591	837	12	7	1,302
'20 수출	182,511	209	253	0.3	4	0.01
'20 수입	146,465	249	37	3	1	1,101
'21 수출	228,849	15	94	0.05	2	-
'21 수입	185,966	15	27	3	0.02	1,201
'22 수출	229,010	40	76	0.03	1	0.002
'22 수입	185,858	655	303	1	1	400

* 수출입 자료는 관세청 통관 민간항공 수송실적과 차이가 있음.

2.2 청주국제공항의 지리적 이점

청주국제공항은 국토의 중앙(중부 내륙권)에 위치하고 있으며, 중부고속도로와 경부고속도로 인근에 있어 접근성이 좋다(Fig. 1 참조). 지리적 역세권이라 할 수 있는 청주국제공항 권역인구는 60분 이내 약 586만 명, 90분 이내에 약 1,500여만 명에 이른다. 최근 대전, 충남, 세종, 경기 이남의 인구를 수용하기에 도로 및 교통 체계가 보완되어 있으며, 여객이용수가 증가하고 있다. 인천과 김포, 김해, 무안은 해안가에 위치하고 있어 안개 등의 영향을 많이 받지만, 청주국제공항의 경우 상대적으로 적어 결항 및 지연율이 0.6%, 5.0%로 6개의 지방국제공항과 비교할 때 낮은 수준을 보이고 있다(KCAA, 2023).

청주국제공항 영향권 내 산업체 수는 30km 이내에 약 10만 개, 60km 이내로 확대하면 약 34만 개 수준이다. 이중 충청권과 경기 이남권에서 발생하는 항공화물 처리와 충청권 핵심전략산업인 배터리, 바이오, 반도체 집 기업유치에 유리한 위치에 있다.

2.2.1 청주국제공항 활성화 방안

2.2.1.1 공항 시설

청주국제공항은 1997년 개항 후 현재 26년이 지났으며, 활주로 노후화로 2017년 활주로 포장표면 불량 구간 평가 결과에서 671m 수준이었으나, 2021년에는 1,753m로 4년만에 1,082m가 증가하였다. 해당 표면 중에서 향후 4년내 불량 예상 면적이 50% 수준으로

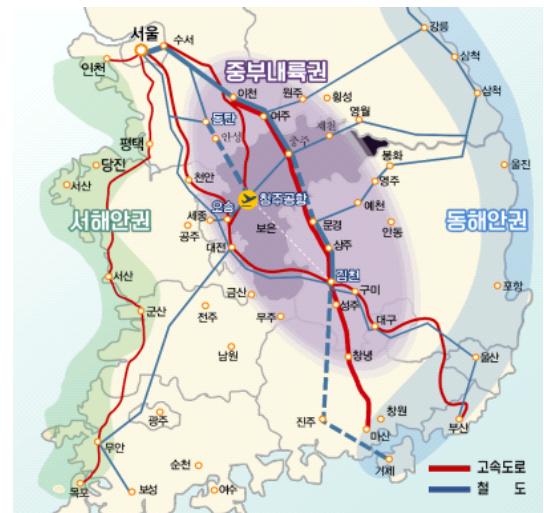


Fig. 1. Geographic location of Cheongju International Airport

크게 증가하였다(Fig. 2). 이는 활주로 포장 노후화로 불량상태가 가속화 되고 있어 항공기 이착륙 위험이 증가되고 있음을 의미한다.

따라서 일시적 전면 재포장이 필요하며, 시설 전면 개량 시 항공등화시설 설치를 병행하여 활주로 운영등급이 현재 3등급인 CAT-I에서 2등급인 CAT-II으로 상향 추진할 수 있다.

청주국제공항의 국내선 여객 연간수용능력은 289만 명이며, 2022년 기준 317만 명으로 6.5% 여객 터미널 수용 능력을 초과하였으며, 2023년 12월 기준 364만 명(국내 313.5만 명, 국제 50.5만 명)으로 여객 터미널 수용 능력을 크게 초과하고 있는 수준이다. 이는 국내선 이용객 여객터미널 확충이 시급하며, 이와 연계된 국제선 이용객 대비를 위해 국제선 여객터미널 확충이 요구된다.

청주국제공항 활주로는 민군이 겸용하여 사용 중에 있으며, 길이는 2,744m으로 군용 항공기 이착륙에는 문제가 없으나, 민간항공기 중 초대형과 대형항공기 운영에는 중량 제한 및 활주로 길이 부족으로 운영이 곤란하다. 활주로 길이의 부족은 노선확충에 큰 제약이 되므로 청주공항 발전에 큰 부담이 된다. 이를 위해서

21년 평가 결과	74 (-6)	72 (-4)	71 (-2)	70 (-2)	68 (-5)
	73 (-2)	72 (-4)	69 (-6)	66 (-2)	70 (-1)
결과	80 (-8)	76 (-5)	78 (-5)	71 (-2)	71 (-9)
	↑	↑	↑		
17년 평가 결과	80	76	73	72	73
	75	76	74	68	71
결과	88	81	83	73	80

*포장표면 상태지수(PCI): 매우불량(0~40) 불량(41~70) 보통(71~80) 양호(81~90) 향후 4년내불량예상

Fig. 2. Runway pavement surface defects

활주로 길이를 국제공항에 부합하는 규모로 활주로 길이를 연장해야 할 필요가 있다(Fig. 3).

2.2.1.2 접근교통 인프라

현재 청주국제공항에 접근하기 위한 대중교통으로는 버스와 택시가 있으며, 시외버스 운행은 인천종합터미널 2회, 서울남부터미널은 3회 및 천안, 대전유성, 충주, 증평, 진천, 청주는 8회~9회 수준으로 배차간격이 1일 평균 2시간 이상이다. 시내버스는 청주, 신탄진, 오송역, 세종 방향으로 평균 30분 배차간격을 두고 있다. 철도노선은 현재 없는 상태이며, 청주국제공항의 주차장 면적은 41,978m²으로 4,857대의 차량을 동시 주차 가능한 시설을 24시간 운영하고 있다. 이는 2023년 기준 연간 여객 터미널 이용한 승객의 수가 364만 명을 기준으로 할 때 1일 평균 9,973명 수준이며, 향후 이용객 수가 증가할 경우 주차장의 수용능력과 다양한 대중교통 이용을 위한 교통접근성 개선이 필요하다. 이를 위해 충청북도는 도내 교통인프라와 청주국제공항 교통 인프라와 연계 다양한 사업을 추진하고 있으나, 구체적인 성과는 미흡한 실정이다.

도로를 통한 교통접근성의 경우, 인구 유입이 증가하고 있는 세종과 청주 간 고속도로가 시급하며, 세종과 안성 간 고속도로의 오송지선 사업의 개통이 필요하다. 현재 청주국제공항에 접근하기 위해서는 오창IC 혹은 기타 주변 IC를 통해 접근해야 하는데, 청주국제공항 IC 신설로 접근성 개선이 필요하다. 이를 위해 현재 민자적격성 심사 과정 중인 영동과 진천 간 고속도로에 옥산과 오창 간 고속도로까지 추가 연결할 필요가 있다(Fig. 4).



Fig. 3. Cheongju International Airport runway expansion plan



Fig. 4. Expressway infrastructure plan including Chungbuk Eastern Axis Expressway and Jungbu Expressway expansion

현재 청주국제공항과 직접적으로 연계된 철도노선은 없다. 다만, 천안과 청주공항 복선전철 사업은 2025년 공사를 착수하여 2029년 완공을 목표로 진행 중이다. 또한 2023년 12월 기준 비수도권 광역전철 선도 사업 사전타당성 조사가 진행 중에 있으며, 이는 수도권과 청주국제공항을 연결하는 새로운 개발축 조성이 될 수 있다.

즉, 대전, 세종, 충북광역철도 연계를 통해 수도권 접근성을 높일 수 있으며, 청주국제공항 활성화에 큰 영향을 줄 수 있어 충북도의 전방위적인 지원이 요구된다. 제5차 국가철도망 계획에 중부내륙철도 지선 구간 역시 청주공항과 수서까지 1시간 이내로 이동할 수

있어 이에 대한 적극적 지원이 요구된다(Fig. 5 및 6 참조).

즉, 현재는 청주국제공항에 대한 접근교통에 대한 도로, 철도 인프라가 여객 수용력과 화물 수용량 및 향후 증가될 수용량에 비해 확충이 필요한 실정이나, 향후 도로 및 철도계획에 대한 국가사업 등 각종 교통 인프라가 순조롭게 완공될 경우 국토 중심부에 위치한 지리적 이점이 더해져 이용객 수와 화물 수용량이 증가될 것으로 예상된다. 특히 현재의 화물수요가 인천국제공항으로 집중되어 있지만, 교통 인프라의 확충으로 화물수요의 집중화를 분산시킬 수 있으며, 미래 산업인 바이오 및 반도체 관련 산업군이 충북지역에 분포하고



Fig. 5. Plan for the metropolitan area inland line and central inland railway network



Fig. 6. High-speed rail network plan, including the Osong connection line and the Chungbuk line high-speed rail

있어 관련 화물 수요 증대를 대응할 수 있다. 이를 통해 청주국제공항의 위상이 크게 증가될 것이며, 지역균형발전에 기여할 것으로 전망한다(Fig. 7 참조).

2.2.1.3 운항 네트워크

지방공항을 거점으로 하는 저비용항공사들의 움직임

이 있다. 일부 항공사들은 운영 및 경영난으로 노선운항이 중단된 사례도 있지만, 거점 항공사 기반의 공항은 여러 면에서 공항활성화에 기여할 수 있다. 일본의 나하공항은 국제화물능력으로 일본 주요 5대 공항에 해당되며, 일본과 아시아 각지를 이어주는 물류중계거점 역할을 담당하고 있다. 또한 화물 터미널 일부를 전용

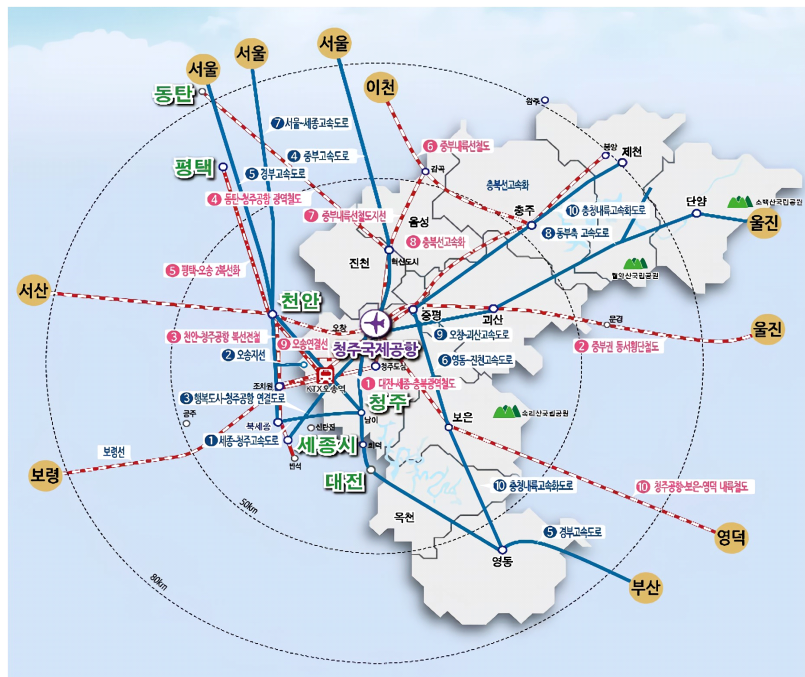


Fig. 7. Chungcheongbuk-do road network/railway network comprehensive plan to revitalize Cheongju International Airport

하여 저비용항공사 전용 터미널을 운용하기 시작하여 여객운송 부분에서 저비용항공사와 협력하고 있으며, 일본 최초의 저비용항공사인 피치항공이 나하공항을 거점으로 하고 있다. 피치항공은 간사이 공항을 거점으로 시작하였으나, 2014년 나하공항을 간사이 공항과 더불어 제 2 허브로 지정하여 운영하고 있으며, 2020년 3월에는 제 2 활주로를 개시하였다. 나하공항은 물류중계거점으로서의 중요한 역할을 하였으며, 저비용항공사 피치항공과 바닐라에어를 거점으로 하여 여객운송 부분에서도 2019년 21,761,828명 이용객을 보여주며 꾸준히 성장세를 이어가고 있다.

대구공항은 국제선 다변화 사업을 적극적으로 추진하면서 해외 여행객 수가 증가하고 있다. 이러한 성장의 가장 큰 이유는 저비용항공사인 티웨이항공의 이용객 수가 대형항공사를 추월하고 있으며, 적극적인 투자로 다양한 근거리 해외 노선을 취항하기 때문이다. 또한 대구국제공항을 이용하는 저비용항사는 티웨이항공, 에어부산, 제주항공 등 국내 3개사와 외국 1개사이며, 일본의 주요 도시, 홍콩, 세부, 다낭 등 아시아권 국가의 노선 확대로 이용객 수 증가가 예상된다. 청주국제공항의 경우, 에어로케이항공을 거점 항공사로 하여 2021년 4월 15일에 국내 제주 노선을 첫 취항하였다. 2023년 12월 기준 첫 취항 이래 약 2년 8개월 만에 국제선 13만 명, 국내선 87만 명으로 누적 이용객 100만 명을 돌파하였다(Yonhapnews, 2023). 이와 더불어 충북 도내에서 직원 약 400명을 채용하였으며,

현재 항공기 5대 외 5대를 추가 도입할 예정으로 2026년이면 직원 수가 1천 명을 넘을 것으로 예상된다. 하지만, 지자체는 홍보비를 2022년 대비 10%미만 수준으로 지원금을 급감하였으며, 사무실 임대료, 항공기 정비비, 공항공사 시설이용료 감면액도 2024년 3월에 만료된다. 또한 국제정기노선에 대해서 노선당 최대 5억 원에 대한 지원도 2024년 4월 이후 종료된다. 추가로 탑승객들이 선호하는 주요 시간대는 제한된 슬롯으로 추가 운항이 어려운 실정이다(Jbnews, 2024).

지역 항공의 거점 항공사 유치는 공항 활성화 및 고용 창출 등 지역 발전에 큰 기여를 하고 있어 에어로케이 항공사의 성장을 위한 행정적, 재정적 지원이 요구되며, 에어부산, 제주에어, 이스타항공과 같이 충북도에서 지분 보유 형태로 지원하는 방법도 검토할 필요가 있다. 또한 2023년 11월 기준 청주국제공항의 운항노선은 6개국(베트남, 태국, 일본, 중국, 대만, 필리핀) 10개 노선(다낭, 나트랑, 방콕, 오사카, 나리타, 장가계, 연길, 타이페이, 후쿠오카, 클락)이고, 향후 8개국, 18개 노선으로 확대하기 위해서는 운항사 및 거점 항공사 유치가 요구된다(TourKorea, 2023). 즉, 이용객과 화물 물동량 증가를 위해서 거점 항공사를 추가 및 유치하기 위한 노력도 지속적으로 추진할 필요가 있다.

III. 결 론

본 연구에서는 청주국제공항 활성화 방안을 위해 접근교통, 운항사, 공항 인프라를 중심으로 검토하였다.

첫째, 접근교통 인프라에 대해서는 수도권 내륙선과 중부내륙 연결 철도망 추진이 원안대로 진행되도록 지자체의 도움이 절실하다. 또한 오송 연결선, 충북선 철도 고속화, 고속 철도망 추진 및 충북 동부 축 고속도로와 중부고속도로 확장 등 철도와 고속도로 인프라 연계 사업 추진이 원활히 진행되도록 지자체의 적극적인 행정적 지원이 요구된다.

둘째, 청주국제공항을 거점하는 하는 항공사를 추가, 유치하기 위한 노력이 지속적으로 요구된다.

셋째, 공항 인프라에 대해서는 청주국제공항 활주로의 노후화로 전면 재포장이 필요하며, 시설 개량 시 항공동화시설 설치를 병행하여 활주로 운영등급을 2등급인 CAT-II으로 상향 추진이 가능하다. 국내선 여객수용능력이 6.5% 초과된 상태이며, 충북권 내 고부가 가치 물량의 수출입 증가와 더불어 고려할 때 여객터미널과 화물터미널 신축 및 확충이 필요하다. 청주국제공항 활주로가 대형 및 초대형 항공기 운영을 위해 활주

Table 5. Comparison of characteristics of Naha Airport and Cheongju Airport

구분	나하공항	청주공항
거점	피치항공, 바나나에어	에어로케이
유형	민군복합공항	민군복합공항
활주로 크기	18L/36R(3,000m×45m)	06R/24L(2,744m×45m)
	18R/36L(2,700m×60m)	06L/24R(2,744m×60m)
이용객	국내: 13,661,102명	국내: 3,173,779명
	국제: 104,183명	국제: 522,033명
특징	LCC를 거점으로 공항 활성화 추진	
		

* Source : Namuwiki (2024).

로 길이가 부족하여 기존 2,744m에서 456m 확장하여 3,200m로 연장할 경우 노선확충 등 청주공항 활성화 측면에 여러 이점을 기대할 수 있다.

다만 기존 활주로를 연장하는 방향으로는 앞서 제시한 비행 슬롯의 부족 문제와 안정적 노선확장을 위한 계류장 확보 등에 구조적 제한이 있기 때문에 추가로 민항 전용 활주로의 추진으로 구조적인 한계를 해결하도록 추가 연구가 필요해 보인다.

References

1. <https://www.electimes.com/news/article-View.html?idxno=318270>
2. Lee, S. C., and Hong, S. G., "Cheongju International Airport development policy and activation strategy", *The Korean Journal of Air & Space Law and Policy*, 12, 2000, pp.78-104.
3. Lee, S. C., and Ham, Y. H., "Regional community significance of Cheongju International Airport in economic effects", *Journal of the Korean Society for Aviation and Aeronautics*, 7(1), 1999, pp.101-122.
4. Lee, R. K., and Jung, B. H., "A study on the airport selection behavior of users of Cheongju International Airport", *Korean Society of Aviation Management Fall Conference*, 2005, pp.223-235.
5. Choi, S. H., Lee, Y. H., and, Choi, Y. C., "A study on airport operation system and its competitiveness in Korea", *Journal of the Aviation Management Society of Korea*, 5(2), 2007, pp.7-12.
6. Bae, K. H., "Revitalization strategies and problems of the regional airports", *Journal of Cultural Industry Studies*, 5(2), 2005, pp.111-127.
7. <https://www.airportal.go.kr/e-book/ecatalog5.jsp?Dir=491>
8. <https://www.yna.co.kr/view/AKR20231207145200064>
9. <https://www.jbnews.com/news/article-View.html?idxno=1421805>
10. <https://www.tournews21.com/news/article-View.html?idxno=64406>