

Original Article

<https://doi.org/10.12985/ksaa.2025.33.1.008>
ISSN 1225-9705(print) ISSN 2466-1791(online)

지방 국제공항의 항공물류 활성화 가능성 점검 - 청주국제공항을 중심으로 -

김상미*, 김광민**

Examining the Potential of Air Cargo Operations at Regional International Airports

- Focusing on Cheongju International Airport -

Sangmi Kim*, Kwangmin Kim**

ABSTRACT

The excessive concentration of air cargo transportation at Incheon International Airport has raised concerns about economic inefficiencies and the need for alternative airports in case of emergencies. This study investigates the necessity of diversifying air cargo functions and evaluates the feasibility of sharing these functions with Cheongju International Airport. The potential for activating air cargo at Cheongju Airport was examined from the perspectives of infrastructure, local government support policies, and regional air cargo demand. The results showed that Cheongju Airport has limited capacity for handling air cargo due to a lack of related infrastructure. However, based on the 2023 air cargo performance data, it was found that using Cheongju Airport could reduce inland logistics costs and transportation time by an average of about 40%. Furthermore, with the planned policy support from local governments in the Chungcheong region and the expansion of transportation networks, it is expected that Cheongju Airport can efficiently share air cargo demand once its infrastructure is expanded.

Key Words : Air Cargo(항공화물), Airport Facilities(공항시설), Air Cargo Demand(항공화물 수요), Cheongju International Airport(청주국제공항), Local Airport Revitalization Policy(지방공항 활성화 정책)

1. 서 론

항공화물은 글로벌 수출입 화물 중량의 1%에 불과하나, 수출입 교역액 규모의 35%를 차지하는 주요 운

송수단이다(ATAG, 2020). 반도체 등 고부가가치 무역 품목이 증가하고, 글로벌 전자상거래 시장의 급속한 성장 등으로 국제 항공화물 운송 물동량이 크게 증가하였다. 더불어 코로나 팬데믹 이후 글로벌 공급망 혼란과 해상운임의 상승으로 항공화물의 경쟁력이 급격하게 증가하였다(IATA, 2024). 항공 관련 국제기관들은 향후 글로벌 항공화물 수요가 연평균 3-4% 이상 증가할 것으로 전망하고 있다.

한편, 우리나라의 항공 물류는 인천국제공항(이하 인천공항)에 집중되어 있다. 2023년 항공화물을 이용한

Received: 05. Feb. 2025, Revised: 27. Feb. 2025,

Accepted: 11. Mar. 2025

* 한국은행 충북본부 기획조사팀 과장

** 한국은행 충북본부 기획조사팀 팀장

연락처 E-mail : sangmi@bok.or.kr

연락처 주소 : 충북 청주시 상당구 대성로 145 한국은행

충북본부 기획조사팀

국내 수출입액의 99.5%가 인천공항에서 이루어졌다. 항공물류 산업의 지속적인 성장이 예상되는 가운데 인천공항의 집중됨에 따라 물류비용 증가 및 항공화물처리 비효율성이 초래되고, 그 외 공항은 항공화물 운송 기능을 상실할 위기에 처해 있다(Song, G. E., 2020).

이러한 가운데 지방공항을 이용한 항공화물 활성화 방안에 대한 연구들이 존재한다. Park et al.(2024)은 지방공항의 항공화물 인프라 및 국제선 네트워크 부족으로 화물이 인천공항에 집중되고, 이는 지방공항 물량 감소, 인프라 확충 어려움의 악순환으로 이어지면서 지방공항의 화물 공급 여건이 미진함을 지적하였다. 이에 공항 및 배후 경제권에 특화된 지방공항 항공화물 활성화 전략을 마련하고, 물류비 절감을 통한 수출경쟁력 강화와 국가 균형 발전에 기여할 필요가 있음을 지적하였다.

지역공항의 활성화를 위한 항공화물 활용 가능성을 살펴보면 연구들도 존재한다. 김해공항과 관련한 연구로, Lee와 Kim(2023)은 동남지역(부산, 울산, 대구, 경상도 등)의 항공 수출입 화물량의 99.1%가 인천공항에서 처리되고 있으며, 이는 장거리 노선과 화물기 운항하지 않기 때문이라고 보고, 김해공항의 중대형기 운항 비율을 높이기 위한 방안이 필요하다고 보았다. Kim et al.(2012)은 인천공항과 김해공항의 화물 관련 인프라(국제 화물전용 노선, 화물터미널 시설 및 동선 구조, 공항 사용료 등)가 너무 큰 차이를 보이고 있어, 김해공항의 항공화물 활성화를 위해서는 화물운송 체계 구축이 선행되어야 함을 지적했다. Song(2020)은 동남권 신공항의 항공화물 유치 및 효율화 방안의 성공요인을 항공사와 포워더 등 기업측면, 산업환경 측면, 정부정책 측면으로 나누고, 관련 전문가 설문을 바탕으로 평가하였다. 그 결과, 항공화물 활성화를 위해서는 항공사 및 포워더의 역할이 가장 중요하다고 보았다.

청주공항과 관련 연구로 Oh(2022)는 청주공항의 영향권을 충청권, 경기 남부, 영호남 북부로 확대하여 항공화물 수요를 예측하고, 청주공항을 물류거점 공항으로 육성방안을 제시하였다. Park et al.(2024)은 항공물류 수요 급증장에 대비하여 지방공항의 항공물류 활성화를 위해 필요한 역할을 규명하고, 청주공항을 이용한 항공화물 활성화 방안을 제시하였다.

선행연구들은 인천공항의 집중도가 높아 비효율성을 야기시킴을 지적하고, 지역의 항공화물 수요 파악을 바

탕으로 지방공항을 활성화하기 위한 방안 등을 제시하였다. 다만 기존 항공화물 수요량을 추정하는데 있어, 지역의 품목별 항공수출 비중 등을 바탕으로 화물수요를 추정하거나, 운행 항공기의 적재 화물량을 바탕으로 화물공급량을 추산해 보았다는 한계가 있다.

본 연구는 국내 항공물류 기능의 분산화 필요성을 살펴보고, 청주공항을 활용한 기능 분담 가능성을 인프라, 지자체의 활성화 정책, 수요 측면으로 나누어 점검해 보았다. 특히 기존연구와 달리 2023년도 수출입 항공화물 실적 자료를 바탕으로 지역별 항공화물의 수요를 측정하고, 내륙 운송비 및 운송시간 절감 효과를 추산하여 간접적으로나마 경제적 효과를 살펴볼 수 있다.

II. 항공화물 현황 및 분산화 필요성

2.1 항공화물 처리 집중과 공항 인프라

우리나라의 항공화물 운송실적은 전세계적으로 상위권 수준이다. 2022년 우리나라 화물운송 실적은 세계 4위, 인천공항은 세계 공항 중 6위, 대한항공은 세계 항공사 중 5위이다.¹⁾ 2023년 우리나라의 항공화물 운송실적(3.6천억 달러)은 전체 수출입액(12.7천 억달러)의 28.2%를 차지한다. 반면, 항공 수출입 중량(108.5만 t)은 전체 수출입 중량(7.4억 t)의 0.1%에 불과하다.

Table 1. Air cargo by import and export item

(억 달러, %)

품목	전체(A) 수출입액	항공(B) 수출입액	비중(B/A)
전자전기제품	3,459	2,494	72.1
메모리반도체	693	691	99.6
프로세서 등	593	589	99.3
기타 집적회로	200	195	98.0
기계류	2,694	508	18.9
화학공업제품	1,666	271	16.2
그외	4,929	327	4.9
계	12,748	3,599	28.2

주: 항공수출입액 상위품목(MTI기준).

자료: 한국무역협회.

1) 국가별(ICAO), 공항별(ACI), 항공사별(IATA)로 항공화물 운송실적에 대한 국제기구 자료를 이용하였다. 한국공항협회의 「2024 포켓항공」에서도 관련 통계를 확인할 수 있다.

이는 반도체 등 주로 소형의 고부가가치 제품을 중심으로 항공화물로 수출입되기 때문이다(Table 1).

2023년 우리나라 항공화물을 이용한 교역액 중 인천공항이 처리하는 비중은 수출액의 99.6%, 수입액의 99.3%에 달한다. 이외에 김포, 김해 공항 등을 이용하고 있으나, 그 비중은 각각 0.5%에도 못 미친다(Table 2).

이는 인천공항을 허브공항으로 육성하기 위한 정책과 항공 물류 인프라 집중 등에 기인한다. 정부는 인천공항을 동북아 항공 물류의 허브로 육성하기 위한 정책을 지속적으로 추진하고 있다. 항공 정책 기본계획, 공항개발 종합계획 등의 기본계획을 정기적으로 수립하고 있으며, 항공 물류 발전방안(2011.6), 동북아 항공 물류 허브 선점을 위한 규제개혁(2015.11), 인천공항 항공 물류 경쟁력 강화방안(2016.12) 등을 통해 인천공항을 동북아 항공 물류의 허브로 개발하고 있다. 최근에는 제4차 물류시설 개발 종합계획(2023.12)을 수립하고, 인천공항 제1·2 물류단지의 처리용량 포화에 대비하여 인천공항 내 미계획 부지(356,773만 m²)에 글로벌 특송사 및 항공화물 전문기업 유치를 위한 제3 물류단지를 조성(2027년)할 계획이다.

국내에 존재하는 국제공항과 인천공항 간 인프라 격차는 매우 크다(Table 3). 인천공항은 대형항공기가 뜰 수 있는 활주로가 4개이며, 계류장 면적은 여타 국제공항보다 2.4배, 화물터미널 면적은 7.1배 넓다. 연간 전체 화물 처리능력은 여타 공항의 처리능력 합계의 3배를 넘어선다. 내륙에 위치한 공항의 운항 제한(curfew)이 있어 야간 운항이 불가능하나, 인천공항은 운항 제한이 없는 공항 중 하나이다.²⁾

Table 2. Air cargo trade amounts by airport in 2023

(백만 달러, %)				
공항	수출액	비중	수입액	비중
인천	182,822	99.63	175,221	99.30
김포	147	0.08	655	0.33
김해	520	0.28	615	0.35
대구	2	0.00	6	0.00
청주	-	-	3	0.00
계	183,492	100.0	176,459	100.0

자료: 한국무역협회.

- 2) 항공기 이착륙에 따른 소음 문제 등으로 야간 시간대에 항공기 운항을 금지하는 시간으로 인천, 청주, 양양 공항만이 운항제한시간(curfew time)이 없다.

Table 3. Airport facilities and cargo handling capabilities

공항	활주로 길이(m, 길이×폭)	계류장 면적(천 m ²)	화물터미널 면적(m ²)	화물 처리 능력(만 t)
인천	3,750×60 3개 4,000×60 1개	5,764	1,219,896	630.0
김포	3,200×60 3,600×45	1,216	119,551	121.5
김해 (군공용)	2,743×60 3,200×60	404	28,063	35.2
제주	3,180×45 1,900×45	449	17,830	33.5
청주 (군공용)	2,744×60 2,744×45	120	2,257	3.8
대구 (군공용)	2,755×45 2,743×45	51	844	1.8
무안	2,800×45	113	3,112	3.3
양양	2,500×45	72	-	0

자료: 한국항공협회.

2.2 항공물류 기능의 분산화 필요성

팬데믹 시기에 전 세계적 공급망 위기 등으로 항공 화물 운송이 크게 확대되었다. 이후 바이오·의약품 등의 신선화물과 반도체 수요 증가, 전자상거래 확대 등으로 항공물류 산업은 지속적으로 성장할 것으로 예상된다. 2024년 상반기 중 인천공항의 화물 운송실적(144.7만 t, 수화물 제외)은 전자상거래 및 환적화물 증가 등으로 전년 동기 대비 10.1% 증가했다.

Fig. 1은 이러한 성장세가 지속됨을 가정할 경우, 인천공항의 화물운송량을 살펴보았다. 연간 10%씩 증가할 경우, 2032년이면 인천공항의 화물 처리능력(630만 t)을 넘어서게 되며, 가정을 완화하여 연평균 5% 성장만 가정해도 2040년에 포화상태에 이르게 된다.

더불어 국내 항공 물류 기능의 집중은 지방공항의 화물운송 기능이 적절하게 활용되지 못함에 따른 투자 대비 수익 악화를 초래하며, 장거리 이동으로 기업들의 내륙 물류비 및 운송시간을 증가시킨다. 또한 단일 허브공항에 위기 발생에 따른 운영 중단 및 물류 대란 등의 만일의 사태에 대비할 필요가 있다. 최근 중동 갈등(예멘 후티 반군의 홍해 운항 선포 공격)과 미국 항만 노동자 파업 등으로 해상 운송이 어려워지자 항공 운

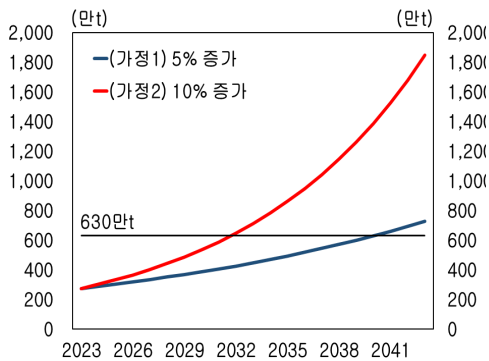


Fig. 1. Projection of cargo volume at Incheon International Airport

송을 대체 수단으로 활용하기도 하였다(WTO, 2024). 향후 인천공항에 물류 수요가 단기적으로 집중될 경우 원활한 처리를 위해 대체공항이 필요할 수 있다.

III. 청주공항 항공화물 활성화 가능성

청주공항은 1997년 개항이후 여객 운송을 중심으로 꾸준히 성장해 왔다. 2007년 100만 명을 넘어선 뒤 2015년 200만 명, 2019년 300만 명을 넘어선 후 2024년 11월에는 400만 명을 돌파하여, 지방공항 중 4번째로 많은 여객실적을 기록하였다. 반면, 화물 운송 부문의 성장은 미흡하였다. Fig. 2의 청주공항을 이용한 품목별 항공화물 수출실적을 살펴보면, 개항 초기 섬유류, 전자전기제품 등을 중심으로 항공 수출이 이루어졌으나, 2001년 인천국제공항 개항 시점부터 운송실적이 큰 폭으로 줄어든 후 회복되지 못하고 있다. 타 지방공항보다 급격한 여객 이용객이 증가하고 있는 배경에는 내륙 교통의 중심지에 위치하여 접근성이 높고,

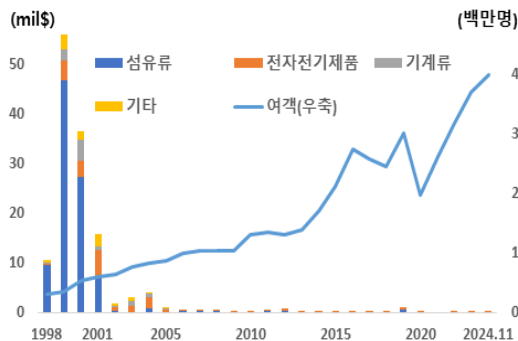


Fig. 2. Export(by item) and passengers in Cheongju International Airport

지자체의 지원을 바탕으로 신규 국제노선 확대가 이뤄지고 있기 때문이다. 높은 교통 접근성과 국제노선의 확대는 항공화물 활성화에도 긍정적으로 작용할 수 있다. 이에 청주공항을 이용한 항공화물 활성화 가능성을 인프라, 지자체의 활성화 정책, 수요 측면으로 나누어 살펴보고자 한다.

3.1 인프라 측면

앞서 Table 3의 내용을 바탕으로 청주공항의 인프라를 살펴보고자 한다. 먼저 청주공항은 활주로 길이는 2,744m로 대형 화물기 이착륙이 가능한(3,000 m) 길이보다 짧다. 2010년부터 대한항공이 청주공항에 대형 화물기를 운항하였으나, 활주로 길이 문제로 화물을 최대적재량의 80% 정도만 적재해 운항하였다. 운항 실적도 2011년 44편(1,687 t), 2012년 125편(3,715 t)으로 미미하였으며, 이후에도 실질적인 운항이 이루어지지 않다가 2019년 화물기 운항이 중단되었다.

화물처리시설도 미흡한 상황으로, 국제 화물터미널 면적(637 m²)은 인천국제공항의 0.1%에도 미치지 못하며, 연간 국제 화물처리능력(0.5 t)도 인천공항(630 만 t)의 0.1%에 불과하다.

민군 복합공항으로 군과 공용으로 활주로를 사용함으로써 수요가 많은 시간대의 항공편 배치 및 증편이 어려운 상황이다. 2개의 활주로 중 하나를 공동으로 이용하다 보니 민간 항공기 슬롯(공항시설, 관제 등 수용 능력을 고려해 설정되는 시간당 항공기 이착륙 횟수)은 시간당 7~8회에 그쳐 인천공항(70회), 김포공항(41회), 김해공항(18~26회) 등에 비하여 매우 적은 편이다.

그러나 청주공항은 운항제한시간(curfew)에 제약을 받지 않아 24시간 운항이 가능하며, 화물항공기는 야간 시간대를 활용할 수 있다는 장점이 있다. 또한 청주공항 접경지역에 에어로폴리스가 조성되어 있어 향후 물류센터나 배후지역 개발에 유리하다. Table 4의 에어로폴리스 개발계획을 살펴보면 현재 1, 2지구 조성 공사가 완료되었으며, 3지구(2029년 준공 목표) 개발이 진행 중이다.

3.2 지자체의 활성화 정책 측면

충청권 지자체들은 재정지원, 민간전용 활주로 신설, 접근성 개선을 위해 공동으로 노력 중이다. 2008~2012년 기간 동안 충북, 충남, 대전은 청주공항 국

Table 4. Aeropolis development plan

	면적	입주 및 공사 현황
1지구 (준공)	13.2만 m ² (4만평)	3개 필지 중 2개 필지 분양 (RH 포커스 등 헬기 정비업체)
2지구 (24년 준공)	40.9만 m ² (12.4만평)	119항공정비실 건립(3.8만m ²)
3지구 (29년 목표)	112.4 m ² (34만평)	2024.3월 기본계획 승인

자료: 충청북도.

제 항공노선 신규 개발에 따른 항공사 결손금이나 공항 시설 사용료 일부 등에 대한 지원 조례를 제정하고, 공동으로 지원하였다. 이후 충북은 국제 정기노선당 2~5억 원을 지원하고 있으며, 부정기노선에 대해서도 편당 5백만 원을 지원한다. 청주시는 청주공항 정치장 등록 항공기의 항공기 재산세 부과액의 20%를 지원하며 2021~2023년 기간동안 지원액은 38억 원에 달한다. 청주시는 거점 항공사 임차료 및 신규 취항 재정지원으로 2022~2024년 기간동안 4.25억 원을 지원하기도 하였다(Table 5).

충청권 행정협의회는 민간전용 활주로 신설을 공동 협력 추진안건으로 의결(2024.10월)하고, 국민 서명운동, 공동토론회, 민간단체 촉구대회 등 대국민 홍보와 정부 설득 작업을 공동 진행하기로 하였다. 또한 충북 11개 시군 단체장과 의회 의장, 민간사회단체장, 항공

Table 5. Financial support for Cheongju International Airport by local governments in the Chungcheong region

	지원내용	지원액
청주	정치장 등록 항공기 지원(21~23년)	38.05억 원
	거점 항공사 임차료 및 신규취항 재정지원(22~24년)	425억 원
	청주국제공항 셔틀버스 운행 및 홍보지원(22~24년)	1.42억 원
충북	신규 국제 항공노선 운항 손실금(08~12년)	4.12억 원
	신규 국제 정기노선 지원(19~24년)	노선별 2~5억 원
	신규 부정기 국제노선 운항지원	편당 5백만 원
대전 충남	신규 국제 항공노선 운항 손실금(08~12년) ¹⁾	4.86억 원

주: 신규 국제 항공노선에 대한 항공사 손실금 등에 대해 충북 46.2%, 대전 33.5%, 충남 20.3% 분담 지원.

자료: 충청북도.

대학 총장 등이 공동위원장으로 참여한 청주국제공항 민간전용 활주로 신설 및 활성화 추진 민·관·정 공동위원회가 출범(2023.12월)하였다.

더 나아가 충청북도는 민간항공기 전용 활주로(길이 3,200 m, 폭 60 m) 건설을 위한 특별법(청주공항 활주로 특별법) 제정을 추진 중이다.

이외에도 청주공항과 연계한 도로, 철도 등의 인프라 확충 사업이 추진 중이다. 중부고속도로 확장(2030년 완공 예정), 세종~청주간 고속도로 신설(2030년 완공 예정), 청주~제천 충청내륙고속화도로 신설(2026년 완공 예정), 충청권 광역 급행철도(CTX, 2034 개통 목표) 등이 추진 중에 있다(Park and Im, 2024).

3.3 수요 측면

청주공항에 화물 항공편 및 항공화물 처리 인프라가 확충되어 항공화물 서비스가 제공될 경우를 가정하여 항공물류 수요를 추정해 보았다. 각 시군구별 인천공항과 청주공항의 운송시간 및 거리를 비교하여 청주공항을 이용하는 것이 유리한 지역을 선별하고, 해당 지역의 항공수출입 물량 및 금액을 살펴보았다.³⁾ 그 결과, 전체 항공운송 물량의 최소 8~30% 수준에 달하는 것으로 나타났다. 2023년 항공 수출입 자료를 기준으로 ① 충청권의 수요는 우리나라 전체 항공운송 물량의 8.7%이고, 금액기준으로 18.3%에 해당한다. ② 권역을 확대하여 경기 남부, 강원 일부를 포함할 경우, 수출입 물량은 12.4%(금액 27.0%)로 늘어난다. ③ 광주 전라, 부산대구울산 경상 전체를 포함하여 항공 물류 이용 수요를 최대한으로 추산할 경우 수출입 물량은 32.4%(금액 38.7%)로 크게 증가한다(Table 6).

인천공항보다 청주공항이 가까운 수출입 기업이 청주공항을 이용할 경우, 내륙 운송비와 운송시간은 시도별로 평균 40% 이상 절감될 것으로 기대된다(Fig. 3).⁴⁾

2023년 충청권 기업의 항공 수출입 상위 10개 국가(Fig. 4)를 살펴보면, 물량을 기준으로 미국이 가장 많고, 그 다음으로 베트남, 중국, 일본 순으로 나타났다. 아시아 국가 이외에도 독일, 인도 등이 포함되어 있다.

3) Oh(2022)의 연구방법을 차용하여 각 지자체에서 인천공항과 청주공항의 거리 및 시간을 비교하여 단시간이면서 단거리인 공항을 이용하는 것으로 하였으며, 2023년도 항공수출입 물량 실적을 바탕으로 산출하였다.

4) 운송비 및 운송시간은 시도별 항공화물 물량을 바탕으로 가중평균하여 전체 평균 절감비율을 추산.

Table 6. Trade volume and amount by air cargo

	수출입 물량(천t)	비중	수출입 금액(bill\$)	비중
전국	1,085	100.0	359,950	100.0
①충청도	94	8.7	65,982	18.3
경기 남부 ¹⁾	37	3.4	30,869	8.6
강원 일부 ²⁾	4	0.3	380	0.1
②근접수요	135	12.4	97,230	27.0
남부지방 ³⁾	192	17.7	28,942	8.0
③최대수요	352	32.4	139,304	38.7

주: 1) 인천공항보다 청주공항이 근접한 평택, 안성, 오산, 이천, 여주, 양평을 포함.

2) 강릉, 원주, 동해, 영월, 삼척, 정선, 평창, 태백, 횡성을 포함.

3) 부산, 대구, 울산, 경상도 포함.

자료: 한국무역협회.

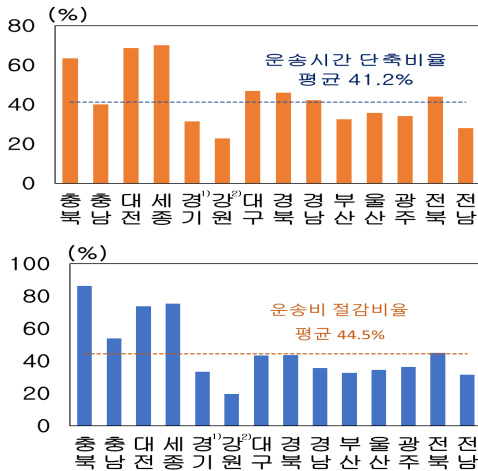


Fig. 3. Percentage of transportation costs and time savings by region

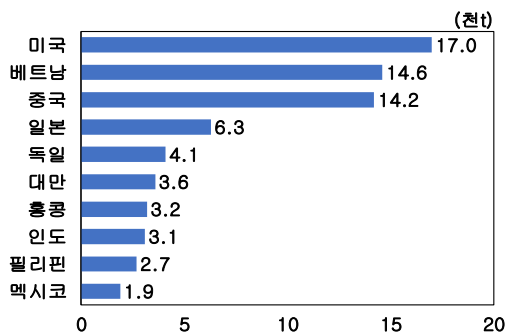


Fig. 4. Top 10 countries in air cargo trade for the Chungcheong region

현재 청주공항의 국제 노선은 주로 아시아 주요국 관 광도시 위주로 운항 중이며, 충청권의 주요 항공수출입 대상국인 미국, 독일, 인도 등의 장거리 노선은 없는 상황이다(Table 7).

충북에 위치한 제조업 중 2023년도 항공물류를 이용한 기업을 대상으로 조사한 결과, 내륙 운송 시간 감 축 및 물류비 절감을 위해 청주공항을 이용할 의사가 있다고 응답하였다. 컴퓨터 부품, 반도체 특수가스, 태 양과 패널 등을 제조하는 충청지역 내 일부 기업들은 글로벌 공급망에 속해 있어 생산에 차질이 생기지 않 도록 필요한 물품 등을 신속히 배송받기 위해 항공 물 류를 사용하는 것으로 나타났다. 신속한 배송이 가장 주된 이유이며, 이외에도 다양한 수출입 국가들로의 항 공운송 서비스 이용이 가능하고, 특수화물 운송이 가능 한 이유로 인천공항을 이용하고 있는 것으로 나타났다. 청주공항에 수출입 거래국가로의 항공편이 존재하지 않고, 항공화물 서비스를 제공하지 않아 인천공항을 이 용하고 있으나, 향후 청주공항의 항공화물이 활성화되 면 이용할 의사가 있는 것으로 응답하였다. 항공화물을 정기적으로 이용하는 업체의 경우 물류비용 절감시 이 용할 의사가 있다고 응답하였다(Table 8).

IV. 결 론

인천국제공항은 정부의 동북아 허브 육성 정책 등의 영향으로 빠르게 성장하며, 국내 항공 물류의 대부분을 담당하고 있다. 바이오·의약품 등의 신선화물과 반도체 수요 증가, 전자상거래 확대 등으로 항공화물의 지속적 인 성장이 예상되는 가운데, 인천공항의 경우에도 환전 화물 증가 등으로 항공화물 물량이 빠르게 증가하고

Table 7. International flight routes from Cheon-gju International Airport

국가	도시
일본	도쿄, 오사카, 후쿠오카, 삿포로
중국	장가계, 연길, 상해, 하얼빈, 선양, 타이위안
대만	타이페이
캄보디아	프놈펜
베트남	다낭, 나트랑, 푸꾸옥
필리핀	클락필드, 세부, 마닐라
태국	방콕
몽골	울란바토르

Table 8. Company's intention to use Cheongju International Airport

기업의 제조품	항공물류 이용 사유	청주공항 이용 의사
컴퓨터 부품, 웨이퍼	신속한 배송 노선이 다양(인천공항)	시설 확충시 이용 가능
치료용 제품 및 장비	여러 수출국(130여 개)으로 의 배송 가능	시설 확충시 이용 가능
태양광 패널, 반도체 등의 제조	주로 해운을 이용하나, 신속 한 배송이 필요한 경우 항공 운송을 이용	시설 확충 및 비용 절감시 이용 가능
플라스틱, 2차 전지	부품 수입, 불량대체품 신속 납품 등으로 활용	시설 확충시 이용 가능

있다. 이러한 추세라면 인천공항의 화물 처리능력은 더
지않아 포화상태에 이를 것으로 보인다. 더불어 항공화
물 집중화는 경제적 비효율성에 대한 우려와 유사시에
대비한 대체공항의 필요성을 증대시켰다.

청주공항의 경우, 인천공항과의 기반시설 격차가 크
지만, 중부 내륙의 교통의 요충지에 위치해 전 국토의
물류 수요를 효율적으로 흡수할 수 있는데다, 공항활성
화를 위한 충청권 지자체들의 강한 의지, 접근성 개선
을 위한 다양한 교통망 확충 계획 등을 고려할 때 인천
공항의 물류 기능 일부를 성공적으로 분담할 수 있을
것으로 보인다.

다만, 청주공항의 항공화물 운송 기능 활성화를 위
해서는 인프라 확충, 국제 항공노선 확대 등이 선행되
어야 한다. 충청권의 수출입 상위 10개 국가만 보더라
도 미국, 독일 등이 있으나, 청주공항에는 아시아 국가
노선만이 존재한다. 장거리 노선을 운용하기 위해서는
대형 항공기 운항이 필수적이므로, 대형 항공기 운항이
가능한 활주로를 확보하여 장거리 노선 및 대형 항공
화물기 운항이 가능하도록 해야 한다.

더불어 항공화물 처리시설에 대한 확보도 필요하다.
국제 화물터미널의 시설 확충과 함께 충청지역의 주된
항공화물 수출 품목인 반도체, 바이오, 전기장비 등 고부
가가치 제품의 운송에 필수적인 시설을 구축해야 한다.⁵⁾

5) 인천공항의 경우, 전자상거래 물류 처리에 중점을 둔
글로벌 유통센터(GDC) 건설, 바이오 의약품 콜드체인
(온도조절 물류 상품) 화물을 위한 쿨카고 시설, 고위
험 배터리 운송을 위한 인증 획득 등 고부가가치 항
공화물 운송을 위한 시설 및 인프라를 확충하고 있다.

References

1. ATAG, "Aviation Beyond Borders", 2020.
2. IATA, "Global Outlook for Air Transport", June 2024.
3. Song, G. E., "The analysis on promotion factors of air cargo transportation in Ease-South Area", Journal of Korea Port Economic Association (36), 2, 2020, pp.37-52.
4. Park, B. M., An, D. B., Park, J. S., and Min, Y. J., "Strategic expansion of air logistics supply chain", Korea Research Institute for Human Settlements, Sejong City, 2024.
5. Lee, E. J., and Kim, J. Y., "2020 International air cargo demand survey analysis in the Busan area", Busan Development Institute, Busan, 2023.
6. Kim, Y. S., Lee, E. J., and Hur, Y. S., "Gimhae International Airport air cargo attraction and logistics system establishment plan", Busan Development Institute, Busan, 2012, pp.1-102.
7. Oh, S. J., "Analysis of air cargo demand at Cheongju International Airport and development plan for the national second cargo hub airport", Chungbuk Research Institute, Chungju, 2022.
8. Park, W. T., Yeon, Y. S., and Park, S. S., "A study on the growth of air cargo volume and the development plan for regional airport focusing on Cheongju Int'l Airport", Journal of the Korean Society for Aviation and Aeronautics, 32(2), 2024, pp.112-123.
9. Airports Council International, "World airport traffic forecasts 2032-2052", 2024, Available from: <https://store.aci.aero/product/aci-world-airport-traffic-forecasts-2023-2052/>
10. Korea Airports Association. "Pocket Aviation Status 2024", 2024, Available from:

- <https://www.airportal.go.kr/e-book/ecatalog5.jsp?Dir=653>
11. Korea International Trade Association (KITA), Korea Trade Statistics, Available from: www.kita.net
 12. WTO, "Global trade outlook and statistics", Geneva, 2024, Available from: https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_outlook24_e.htm
 13. Chungcheongbuk-do Website: An overview of the aeropolis" Available from: <https://www.chungbuk.go.kr/eco/contents.do?key=2409>
 14. Park, W. T., and Im, D. K., "Study on revitalization plan for Cheongju International Airport: Focusing on airport facilities, Access transportation, and flight network", Journal of the Korean Society for Aviation and Aeronautics, 32(1), 2024, pp.71-78.
 15. Kim, S. M., and Kim, K. M., "Assessment of Cheongju Airport's feasibility as an air logistics hub and its implications", Bank of Korea, Cheong-Ju, 2024.