

고속철도개통이 한국경제의 여건변화에 끼친 영향  
A consideration of the effects for the economic base  
by the Korea Railroad Express

이재경\*

Lee, Jae Kyeong

---

ABSTRACT

As the opening of Korea Railroad Express on April 1, 2004, it has extended the transportation capacity of railroad, and decreased the time and moving cost. Railroad Express is industry composed of transportation, advanced technology, and grand project for synthetic plan. Hence, here now, as the anniversary of Railroad Express, we should analyze the overall effect of Korean Economy by KTX, relationship with other industry, social and cultural change. That is the key point what is the change during the year and how we catch the chance to develop the Korea Railroad for the national economy.

The KTX has overcome the speed which the traditional railroad not been. But the Express has a weakness in searching of customer or goods. KTX is helped by electronics and telecommunications, so we need to find new industry in relation to KTX. And we should have open mind and vision for international railroad.

---

1. 서론

2004년 4월 1일 경부, 호남선에 대하여 고속철도가 개통함으로써 고속철도시대의 개막과 함께 철도의 수송능력은 3배 이상 증가하여, 시간 및 운행비가 절감되면서 연간 2조원 이상의 경제적 편익이 발생한 것으로 기대되었다. 고속철도는 운수사업이면서 또한 첨단 핵심기술산업, 대규모 프로젝트로써 대량 교통수단에 대한 종합적인 설계의 핵심이 되는 산업이다. 고속철도의 개통

---

\* 한국철도공사 사무원, 경제학석사, 경희원

은 역세권 지역에 대한 개발수요의 증대, 승객 및 화물운송 수단의 다양화에 따른 육상운송에 있어서 철도운송의 부담증가와 또한, 관광 및 레저산업의 활성화를 통한 국가경제에 직접적인 영향을 주고받는다.

따라서 여기서는 고속철도의 개통 1주년을 맞이하여 고속철도의 개통이 경제전반에 미치는 영향의 정도를 분석하고, 타 산업과의 연관성을 검토하며 아울러, 사회·문화적 양상의 변화와 이에 따른 대응을 모색하기로 한다.

## 2. 고속철도개통이 가져온 경제적 편익분석

### 2.1 시간단축 및 이에 따른 효과

KTX는 서울에서 1시간(새마을호 기준)이 넘게 걸리는 천안아산역까지를 34분에, 대전을 49분에, 동대구를 1시간 39분, 부산을 2시간 40분만에 도착한다. 호남선 구간도 서울에서 광주까지 2시간 30분, 목표는 2시간 58분이던 도착한다. 경부선은 1시간 56분까지 시간단축이 이루어 질 것으로 기대한다.

고속철도의 선진국이라 할 수 있는 프랑스의 경우를 보면, TGV는 3시간 이내에 주요 도시간을 연결하는 면에 있어서 경쟁력을 발휘하면서, 프랑스에서 가장 중요한 경제축을 형성하고 있는 파리-리옹간의 항공편과의 경쟁적 우위를 확보하였다. 이에 따라 구간확충과 고속철도의 운행중가로 이어지면서 고속철도의 이용확대를 가져오게 되었다. 한편, 프랑스 파리에서 180Km 떨어진 뱅돔지방은 소도시에 불과한 지방이었으나, 고속철도역이 들어서고 산업단지건설 및 기업체의 유치, 파리와외의 근접성을 살린 레저와 골프장 조성 등을 통하여 첨단산업단지를 갖춘 관광도시로 변신하는데 성공했다.

우리나라의 경우, 고속철도 개통과 더불어 정착역 주변에 도시개발이 가속됨으로써 인구가 늘어날 가능성이 있다고 보이며, 부산, 대전, 익산과 경주 등에 역세권개발을 수립하여 일부 시행이 이루어지고 있다.\*

### 2.2 국가 물류수송의 철도역할이 증대

고속철도의 개통은 국내교통체계를 도로중심에서 철도중심으로 바꾸어 놓을 것으로 기대를 모으고 있다. 여객뿐만 아니라 화물수송능력의 증가는 곧 국가의 물류비용의 절감으로 이어지고 있다. 즉, 고속철도개통의 가장 대표적인 효과는 물류수송의 중심축이 철도로 전환한다는 것이다. 또한, 승객수송을 담당하는 주된 역할을 고속철도가 맡게 되면, 기존의 일반철도는 물류수송에 더욱 치중하여 철도의 수송효과를 극대화 할 수 있게 된다.

실제 고속철도 개통으로 화물열차는 고속철도가 개통하기 전에 비하여 56개 열차가 늘어남 489개 열차를 운행하여 2,300대분의 화물트럭 수송량을 철도화물로 흡수하여, 이는 경부고속도로

-----  
\* 건설교통부, '고속철도가 국토공간구조에 미치는 영향', 2004.3

표 1 < 주요 교통지표 전망 >

구 분		1997년	2004년	2009년
자동차보유대수(천대)		10,413	13,800	17,060
수 송 수 요	국내여객(백만인-km)	236,943	261,081	313,586
	국내화물(백만톤-km)	138,189	172,478	207,591
	국제여객(백만인-km)	74,570	111,179	150,490
	국제화물(백만톤-km)	4,180,272	5,173,401	6,367,644

를 4개 새로이 건설한 것과 같은 효과를 유발하고 있다.

2010년으로 예정된 2단계 공사를 완료하면 여객수송은 3.4배가, 화물수송은 7.7배가 증가하여 컨테이너 수송을 기준으로 보더라도 고속철도개통 이전의 수송량에 비하여 4배가 증가할 것이다. 하나의 화물열차는 20t 화물차 50대분의 역할을 수행한다. 철도의 화물수송 분담이 6% 높아지면 국가물류비는 수송비에서 2700억, 교통혼잡비용에서 6,300억원의 절감효과가 발생한다. 따라서 고속철도 개통으로 교통혼잡을 해소하고 운행비용을 절감하여 발생하는 반사이익은 연간 1조 8,500억원으로 추정할 수 있다.

표 2 < 국내 지역간 화물수송 수요 >

구 분	1997년		2004년		2009년	
	천 톤	백만톤·km	천 톤	백만톤·km	천 톤	백만톤·km
계	761,693	138,189	884,702	172,478	1,053,542	207,591
공 로	665,230	78,256	607,223	85,722	695,462	100,059
철 도	61,576	14,454	76,000	24,492	109,793	32,177
항 공	387	183	977	517	1,298	623
해 운	144,500	45,297	200,502	61,747	246,999	74,732

2002년을 기준으로 전국도로의 혼잡비용은 연간 22조 1,356억원이었다.\* 이는 국내총생산(GDP)의 3.7%에 해당하며, 경부고속도로건설에 18조 4천억이 소요할 것을 감안하면, 1.2개의 경부고속도로를 건설하는 것과 같은 경제효과이다.

### 3. 고속철도건설 및 운행의 파급효과

#### 3.1 생활패턴의 변화

가장 큰 변화는 전국이 '반나절 생활권'으로 압축되었다는 사실이다. 서울에서 오전에 출발하여 부산이나 목포에서 한 시간 이상을 체류하고도 다시 출발지로 돌아가 일을 계속하거나 회의 참석이 가능해졌다. 특히, 서울에서 34분, 49분이 소요되는 천안·아산과 대전은 서울에서 출퇴근이 가능하며, 급행전철의 출현으로 이런 현상은 더욱 가속화 할 전망이다.

\* 교통개발연구원의 분석을 인용함.

다음으로 주 5일 근무와 맞물려 휴가, 레저, 관광에 대한 행태나 그 양상이 달라지고 있다는 점을 들 수 있다. 또한, 행정수도 이전논의와 맥락을 같이하여 인구의 지방분산 및 기업의 지방이전이 촉진되어 지역경제 활성화와 국토의 균형발전이 본 레도에 이를 것이다.

### 3.2 경제적 파급효과

고속철도는 기존의 교통시장구조에 변화를 가하는 동시에 교통, 물류난의 해소에 기여하는 등의 경제·산업여로의 파급효과가 나타나고 있다. 또한, 전기를 동력원으로 사용함으로써 이산화탄소나 질소산화물 등의 환경유해물질을 줄이는데 기여하며, 고속철도 도입과정에서 이전받은 기술은 소재산업과 자동화산업, 항공우주산업 등의 미래에 각광받을 산업에 응용하려는 과정에 있다.

고속철도의 시스템기술과 운영기법은 일반철도와 지하철 및 경전철 등의 대중교통수단의 설계 및 운영능력을 향상하는데 적용할 수 있고, 고속열차의 차체에 적용한 공기역학 기술은 항공기, 자동차뿐만 아니라, 유도미사일 등의 설계 및 제작에 활용할 수 있다.

이러한 고속철도와 관련한 신공법과 차량제작기술, 운용기법은 차세대의 교통 및 운수분야에 전수함은 물론, 더 나아가 해외시장을 개척하여 수출을 통한 국익의 증대에도 기여할 수 있으리라는 견해를 가져본다.

## 4. 경제, 사회·문화의 양상변화에 대처방안(결론)

고속철도 개통1주년을 즈음하여 고속철도의 개통이 경제전반에 미치는 영향을 분석하고, 타 산업과의 연관성을 검토하였다. 그 바탕위에 경제 및 사회·문화적 양상의 변화에 주목하여 이에 따른 대응방안을 모색한 결과, 경제기반시설로서 고속철도는 기존의 철도가 이루지 못한 속도의 한계를 극복하면서도, 승객 혹은 물류의 접근이 용이하도록 하는 데에는 개선의 여지가 있다.

고속철도의 발달은 전자, 통신의 발달에 힘입은 바가 크며, 역으로 고속철도의 운행 및 운용은 타 산업에도 바람직한 영향을 주고 있으며 산업발전에 시너지 효과를 만들어내고 있다. 고속철도의 운행에 따른 승객이나 물류의 변화에 대응하여 운용 및 영업에 있어서도 적절한 대응을 통하여 효율적인 경영을 이루고, 부가가치를 창출하여야 한다. 따라서 이에 파생하는 변화와 외부효과에 주목하여 부가산업과 연계이벤트를 적극 발굴하여 개발과 시장화 할 필요가 있다.

결론적으로, 철도는 기간산업으로서 교통운수분야에 중심축을 이루면서 더 넓은 세계를 향하여야 할 것이며, 이를 위해서는 좀 더 개방화한 시각으로 국제철도시대를 대비하는 안목을 키워나가는 것이 필요하다.

### 참고문헌

1. 철도기술연구원, "고속철도와 항공기의 연계체계"
2. "고속철도의 철도물류 활성화를 위한 전략 고찰"
3. 이재경 (2004), "충남서부의 지역경제 발전방안 고찰", 석사학위논문, 연세대학교
4. 건설교통부 (2001), "국가물류기본계획(2001-2020)"
5. 건설교통부 (2000), "국가기간교통망계획(2000-2019)"