KTX의 지역개발효과에 대한 논란
-빨대효과를 중심으로-

허 재 완
(중앙대학교 교수)

Ⅰ. 머리말

우리나라에 고속철도(KTX)가 개통된 지 벌써 5년이 경과되었다. 도입과정에서 경제성 및 부실 논란이 많았으나 이제는 대표적인 대중교통수단으로서의 위상을 확보하였다고 하여도 과언이 아니다. 2008년도 서울~부산 구간 교통수단 점유율 조사에 의하면 KTX는 63%를 기록하며 항공(17%), 승용차(8.1%), 고속버스(7.3%), 무궁화호(3.3%), 새마을호(1.3%)를 큰 차이로 앞섰다.

더욱이 저탄소 녹색성장이 국가발전의 새로운 패러다임으로 부각되면서 KTX의 효율성, 안전성 및 환경성이 더욱 주목받고 있다. 철도공사의 조사에 의하면 서울~부산의 경우 KTX 이용객은 승용차 이용객보다 평균 통행비용은 64%, 통행시간은 45%나 절감되는 것으로 나타났다. 그리고 도착예정 시간 5분 이내에 도착했음을 나타내는 KTX 정시율은 개통 초기 86.7%에서 5년 만에 97%대로 세계적인 수준에 올라섰으며, 반면 고장 건수는 2004년 81건에서 2009년 27건으로 크게 줄었고, 100만㎞당 고장 건수의 비율인 고장률도 0.304에서 0.062로 급감하였다. 더욱이 철도공사의 자료에 의하면 KTX의 경우 연간 770억원의 에너지 비용과 연간 60억원의 이산화탄소 감소효과를 거두고 있는 것으로 조사되었다.

그러나 고속철도의 이러한 기여에도 불구하고 KTX의 지역개발효과에 대해서는 아직도 사회적으로 많은 논란이 전개되고 있다. 논란의 주요한 핵심은 KTX가 이른바 빨대효과를 통해 인구 및 경제활동의 수도권집중을 심화시킨다는 주장이다. 그리고 대부분의 언론 및 국민들이 고속철도의 이러한 부작용을 당연한 것으로 받아들이고 있다. 다음과 같은 신문기사가 이러한 사실을 극명하게 보여주고 있다.

"… KTX(경부고속철도) 개통 이후 대한민국 경제 지도가 바뀌고 있다. 전국이 3시간 생활권으로 묶이면서 지방 부자들이 옆집 드나들 듯 서울의 큰 병원과 명품 쇼핑센터로 몰리고, 입시생들은 서울의 족집게 논술·영어학원으로 등교하고 있다…분산효과 대신 빨대효과가 지배하고 있다…. (조선일보, 2006.2.15)"

그러나 고속철도의 빨대효과 존재 여부에 대해서는 아직 학계에서조차 제대로 된 검증이 이루어지지 못한 상태이다. 이론적 혹은 실증적 증거가 명확하게 이루어지지도 않은 상황에서 빨대효과란 표현이 당연한 것으로 간주되는 현상은 매우 우려할 만하다. 그것은 고속철도와 같은 국책사업에 대한 정책판단에 혼선을 초래할 뿐만 아니라 이들 사업이 야기하는 지역개발 효과에 대해 그릇된 국민적 인식을 심을 가능성이 있기 때문이다.

Ⅱ. "빨대효과"의 정의는?

고속철도의 부작용으로 일반적으로 통칭되는 빨대효과(straw effects)는 엄밀히 말하면 학문적으로 명확히 정의된 개념은 아니다. 일본에서 처음 만들어진 용어로서 일본 내에서는 학계에서도 통용되는 개념이긴 하나 국제적인 학술용어로 정착된 것은 아니다. 고속철도가 가장 보편화된 프랑스나 유럽에는 빨대효과란 용어 자체가 존재하지 않는다는 사실이 이를 말해주고 있다. 그런 만큼 빨대효과의 명확한 정의에 대해서도 논란이 여전히 존재하고 있다.

일본의 사례를 보면 대부분 빨대효과는 고속교통수단의 도입으로 인해 상대적으로 규모가 작은 도시의 쇼핑구매력이 대도시에 흡수되어 작은 도시의 상권이 위축되는 현상을 의미하고 있다. 이러한 관점에서 조남권 외(2005)는 빨대효과를 "고속철도 등과 같은 고속교통수단이 두 도시 간에 연결되어 교통이 편리해짐으로써 교류가 증대되고, 그 과정에서 규모가 작은 도시의 쇼핑구매력이 대도시의 상업기능에 흡수되는 현상"이라고 정의하고 있기도 하다. 그러나 국내에서 언급되는 논의를 보면 KTX로 인해 수도권으로의 인구집중, 경제력집중(특히 쇼핑, 의료, 교육 등)이 더욱 가속화되는 현상을 의미하는 것으로 판단된다.

Ⅲ. KTX로 인해 수도권 인구집중이 가속화되었는가?

KTX가 수도권집중 특히 수도권 인구집중을 가속화할 것이라는 우려는 비수도권 지역 및 언론으로부터 끊임없이 제기되어 왔다. 그러나 어디까지나 추론에 불과하고 이 문제에 대한 명백한 증거가 제시된 경우는 없다. 이 문제를 판단하기 위한 기초자료로 KTX 개통을 전후하여 수도권의 인구증가 패턴에 주목할 만한 변화가 나타나고 있는지를 살펴보았다(〈표 1〉 참조).

〈표 1〉에 의하면 KTX 개통 전 5년간 수도권 평균인구증가율(1999~2003)은 1.61%였으나 KTX 개통 후 5년간 수도권 평균인구증가율(2004~2007)은 1.25%로 하락하였다. 이를 지역별로 세분하여 보면 경기도의 경우 KTX 개통 전 5년간 평균 인구

증가율이 3.41%였으나 KTX 개통 후 5년간 평균 인구증가율이 2.17%로 크게 감소하였다. 그러나 서울의 경우는 다소 다른 패턴을 보이고 있다. 즉 KTX 개통 이전에는 인구가 계속 감소세를 보였으나(개통 전 5년간 평균 인구증가율이 -0.09%) KTX 개통 이후 인구증가세로 돌아섰다(개통 후 5년간 평균 인구증가율이 0.29%).

〈표 1〉에서도 알 수 있듯이 수도권 전체로 보면 2004년 KTX 개통 이후에도 수도권인구가 절대규모면에서는 지속적으로 증가하고는 있으나 그 증가속도는 KTX 개통 이전보다 오히려 둔화되고 있음을 알 수 있다. KTX 개통 이후 수도권 인구 증가속도가 감소되고 있다는 점을 고려할 때 KTX가 수도권 인구집중을 가속화시키는 효과가 있다고 주장하는 것은 근거가 미미함을 알 수 있다. 통계적으로만 보면 오히려 완화시키는 경향을 보인다고 할 수도 있다. 다만, 이러한 트렌드가 경기지역에는 뚜렷이 나타나나 서울지역의 경우에는 다소 모호한 경향을 보이고 있다.

즉, 흥미롭게도 서울의 경우는 수도권 전체와는 다소 다른 경향을 보이고 있다. 2004년 KTX 개통 이전에는 서울의 절대인구가 계속 감소하다가 2004년 이후부터 인구가 증가추세로 전환하였다. KTX 개통 이전 5년간 서울의 평균 인구증가율(1999~2003)이 -0.09%였으나 KTX 개통 이후 5년간 서울의 평균 인구증가율(2004~2008)은 0.29%를 나타내고 있다. 서울의 인구증가 속도가 전체 수도권과 반대 방향을 나타내고 있다는 사실에 의거하여 "KTX가 수도권 전체는 아니더라도 최소한 서울로의 인구집중을 가속화시키는 효과를 나타내고 있다"라고 해석할 수 있을까?

이 문제에 대한 보다 명확한 판단을 위해서는 서울시 인구증가 요인을 보다 세부적으로 들여다 볼 필요가 있다. 서울시 통계에 의하면 최근 서울시 인구증가는 서울의 국제화로 인해 외국인이 주도하고 있는 것으로 분석되고 있다. 예를 들어, 2007년의 경우 서울시 총 증가인구 6만 5,000명

〈표 1〉 KTX 개통 전후의 인구증가율 추이

단위 : %

	KTX 개통 이전						KTX 개통 이후					
	1999	2000	2001	2002	2003	평균	2004	2005	2006	2007	2008	평균
수도권	1.40	1.78	1.45	1.66	1.73	1.61	1.33	1.10	1.46	1.38	0.97	1.25
서울	0.00	0.50	-0.41	-0.49	-0.03	-0.09	0.11	0.09	0.57	0.63	0.06	0.29
경기	3.01	3.21	3.45	3.88	3.49	3.41	2.51	2.07	2.28	2.12	1.89	2.17

자료 : 통계청의 인구통계를 이용하여 계산

중 외국인이 5만 4,000명으로 전체 증가 인구의 약 82%를 차지하고 있다. 급격한 세계화와 더불어 서울의 사회, 경제적 위상이 높아지면서 외국인 근로자의 유입과 결혼이민자들이 늘어났기 때문이다. 또한 외국인으로 분류되고 있는 재중교포들이 정부의 해외동포의 국내취업활동 개선정책에 따라 대거 귀국한 것이 외국인 증가의 주된 요인이다(홍석기, 2009). 이러한 관점에서 보았을 때 2005년 이후 서울시의 절대인구 증가는 국제화에 따른 외국인의 증가에 기인한다고 할 수 있다.

이상의 논의에 근거해 볼 때 KTX가 수도권 인구집중 문제에 의미 있는 영향을 미쳤다고 할 만한 근거는 없는 것으로 판단된다. 현실적으로 수도권으로의 인구이동은 KTX와 같은 교통 요인보다는 일자리 같은 경제여건이나 교육여건에 의하여 더 큰 영향을 받는다는 사실을 감안할 때 고속철도로 인해 수도권 집중이 가속화될 것이라는 우려는 이론적 측면에서나 경험적 측면에서 근거가 미미하다고 할 수 있다.

그러나 KTX라는 고속교통수단이 수도권 인구변화에 영향을 미치지 않은 것은 아니다. KTX라는 교통수단의 특성상 수도권의 정주인구 즉 주민등록인구를 변화시키는데 영향을 끼치지는 못하였지만 수도권 활동인구의 변화에는 큰 영향을 미친 것으로 판단된다. 즉 KTX라는 고속교통수단은 접근성의 개선을 통해 정주인구의 변화보다는 활동인구의 변화에 더 큰 영향을 미친다. 특히 KTX 개통으로 천안, 아산을 중심으로 한 충청북부지역의 접근성이 획기적으로 개선되면서 이들 지역이 서울의 광역생활권으로 빠르게 편입되고 있다. 특히 천안, 아산지역에서의 지속적인 택지개발사업과 수도권전철 확장으로 이러한 추세가 더욱 가속화되고 있다. 최근 자료에 의하면 천안의 통근, 통학인원 중 서울로 가는 비율은 0.07%인 반면 서울에서 천안으로 통근, 통학하는 인원은 1.64%로 전체 통근, 통학률의 1.71%를 차지하고 있다. 그런데 이는 수도권내 외곽도시들인, 평택, 안성, 여주, 이천보다도 높은 수준이다. 이러한 사실은 KTX로 인해 KTX정차역이 있는 지역을 중심으로 비수도권~수도권 간의 인적교류가 더욱 활발해지고 있음을 말해준다. 생활권의 관점에서 보면 수도권의 실질적인 공간적 범역이 KTX로 인해 천안까지 확대되었음을 시사한다.

Ⅳ. KTX를 이용한 원정쇼핑으로 인해 지방상권이 위축되었는가?

KTX로 인해 수도권으로의 원정쇼핑이 증가하였고 그 후유증으로 지방상권이 위축되었다는 주장의 타당성을 검토하기 위하여는 개념적으로 3가지 측면에서의 접근이 가능하다. 첫째, 지방소재 백화점(병원 혹은 학원도 가능)의 매출액 변화패턴을 검토하는 것이다. 즉 해당 백화점의 매출

액이 KTX 개통 이후 수도권 원정쇼핑의 영향으로 현저한 감소가 관찰되는지를 검토하는 것이다. 두 번째는 첫 번째와 반대로 수도권 특히 서울의 유명 백화점(병원 혹은 학원도 가능)의 매출액의 변화패턴을 검토하는 것이다. 즉 KTX 개통 이후 이들 유명 백화점의 매출액이 개통 이전과 비교하여 증가하였는지, 전체 고객 중 지방고객이 차지하는 비중이 KTX 개통 이후 현저히 높아졌는지를 검토하는 것이다. 마지막으로 KTX 이용객을 대상으로 설문(혹은 면접) 조사하여 수도권으로의 쇼핑을 목적으로 KTX를 이용하는 사람의 비중이 얼마인지를 검토하는 것이다.

첫 번째 접근법에 의한 검토를 위하여 먼저 KTX 정차역 중 빨대효과가 나타날 개연성이 있다고 판단되는 대표지역으로 대구를 선정하였다. 현재 정상적인 고속철도 노선을 이용하여 운행되는 구간인 경부선 서울~대구 구간 중 정차역은 천안, 대전, 대구의 세 지역이다. 이 중에서 천안, 대전은 수도권과의 거리가 멀지 않아 KTX 도입 이전에도 고속버스나 승용차를 이용한 수도권으로의 원정쇼핑이 보편화되어 있었기 때문에 KTX의 효과가 상대적으로 높지 않으리라 판단되어 대구를 선정하였다. 그리고 먼저 거시적 관점에서 KTX로 인해 대구지역의 서비스산업이 영향을 받았는지를 검토하였다. 〈표 2〉는 KTX 개통을 전후한 전국 및 대구지역의 서비스산업

〈표 2〉 KTX 개통을 전후한 서비스산업 매출액 변화율 추이

	서비스산업	연평균 매출액 증가율(%)	
		KTX 개통전 (2002~2004)	KTX 개통후 (2004~2006)
전국	부동산 및 임대업	7.4	22.9
	사업서비스업	10.3	18.8
	보건 및 사회복지사업	11.3	10.1
	레저·문화·스포츠산업	9.6	7.0
	기타 공공 및 개인서비스업	3.6	17.0
대구 광역시	부동산 및 임대업	-10.3	66.3
	사업서비스업	29.6	25.2
	보건 및 사회복지사업	7.3	9.6
	레저·문화·스포츠산업	11.7	7.8
	기타 공공 및 개인서비스업	0.1	12.5

자료 : 곽종무(2009), p.40의 〈표 Ⅲ-17〉을 재구성

매출액 추이를 나타내고 있다. 〈표 2〉에 의하면 KTX 개통 이후 대구지역 서비스산업 중 기타 공공 및 개인서비스업을 제외하고는 전반적인 서비스산업의 매출액 증가율이 전국 평균을 상회하거나(부동산 및 임대업, 사업서비스업, 레저·문화·스포츠산업) 또는 유사한 수준(보건 및 사회복지업)인 것으로 나타나고 있다. 뿐만 아니라 대구 지역만 분리하여 보더라도 KTX 개통 이후 서비스업종 대부분(레저·문화·스포츠산업)이 KTX 개통 이전에 비하여 매출액 증가율이 높거나 유사한 수준이다. 이러한 사실은 KTX의 빨대효과로 인해 대구지역의 서비스업이 위축되었다는 통계적 증거가 없음을 시사한다.

산업별 매출액을 이용한 분석이 큰 흐름을 보여주는 데에는 유용하지만 KTX로 인한 지방상권의 영향을 보다 세밀하고 직접적으로 보여주는 데에는 한계가 있다. 이러한 점을 보완하기 위하여 매출액 측면이나 브랜드 인지도 측면에서 대구의 대표적인 백화점인 'L' 백화점의 KTX 개통 이후 매출액의 변화추세를 검토하였다[1]. 〈표 3〉에 의하면 2004년 KTX 이후 L 백화점의 매출액 증가율은 지속적으로 양의 값을 나타내고 있으며 특히 2007년을 제외하고는 증가폭이 매우 높은 편이다. 만약 KTX로 인한 쇼핑의 빨대효과가 존재한다면 이러한 현상이 나타나기란 거의 불가능했을 것이다. L백화점측도 KTX로 인한 빨대효과 가능성 때문에 KTX 개통 초기 매우 긴장했으나 이제는 "KTX로 인한 매출 누출은 없다"라고 내부 결론을 내린 상태이다.

두 번째 접근법에 의한 검토를 위하여 곽종무(2009)가 조사한 결과를 활용하였다. 곽종무(2009)는 대구지역 주민의 서울지역 의료서비스 이용실태를 파악하기 위하여 서울소재 대학병원, 종합병원, 성형외과 등 102곳을 대상으로 2009년 10월 13일부터 10월 23일까지 전화 조사를 실시하였다. 조사결과에 의하면, 2004년 4월 KTX 개통 이후 서울소재 병원에 "대

〈표 3〉 KTX 개통후 대구 L백화점의 매출액 변화율 추이

단위 : %

	2004	2005	2006	2007	2008
매출액증가율	2.7	6.4	7.2	1.7	7

자료 : L백화점 내부자료, 2009.

1) 지역별 특정 백화점이나 쇼핑센터의 매출액이 공식자료로 발표되는 경우가 없다. 또 이러한 자료는 대개 해당 기업들의 영업비밀과 관련되어 외부유출을 꺼리는 경우가 대부분이다. 본 논문에 제시된 자료는 해당기업의 이름을 직접적으로 공개하지 않고 금액 대신 변화율로 제시한다는 조건하에 내부자료를 취득할 수 있었다.

구, 경북지역에서 온 환자 수가 증가하였다는 병원은 12.7%에 불과한 반면, 86.3%에 해당하는 병원은 변화 없다" 라고 응답하였다. 이 통계만을 놓고 볼 때 의료서비스 부문의 빨대효과는 미미하다고 해석할 수밖에 없다.

마지막 접근법에 의한 검토를 위하여 조남건 등(2005)에 의한 조사결과와 곽종무(2009)의 조사결과를 비교하여 활용하였다. 조남건 등(2005)은 고속철도 개통 직후인 2005년에 KTX 1,000여명의 승차객을 대상으로 세부적인 여행목적을 조사하였다. 조사결과에 의하면 전체 응답 중 쇼핑목적을 위해 KTX를 이용해 본 경험이 있다고 답한 사람이 약 12~13%였다. 구체적으로 KTX 이용객 중 KTX 개통 8개월 조사 시 13.6%, 개통 10개월 조사 시 12.3%가 거주지 외 지역으로 쇼핑 경험이 있는 것으로 조사되었다. 그러나 쇼핑목적지를 수도권과 지방도시로 구분하면 6:4의 비율을 나타내고 있어 수도권으로의 일방적인 쇼핑은 없는 것으로 나타났다. 즉 KTX를 이용하여 지방에서 수도권으로 원정쇼핑이 존재하기는 하지만 반대로 수도권에서 지방 또는 지방에서 타지방으로의 원정쇼핑도 적지 않아 KTX로 인한 수도권으로의 일방적인 빨대효과가 존재한다고 주장하기에는 근거가 미미하다고 할 수 있다.

가장 최근에 고속철도 이용객을 대상으로 설문조사를 실시한 곽종무(2009)의 분석결과에서도 유사한 결론을 얻을 수 있다. KTX 개통 5주년을 맞아 KTX가 대구지역에 끼친 영향을 분석하기 위하여 서울역 및 동대구역에서 215명을 대상으로 KTX 이용목적을 조사한 결과에 의하면 사업, 업무가 76%로 가장 많고 그 다음이 친인척 및 지인방문 9%, 교육 5%, 통근 2% 등의 순으로 나타나 쇼핑목적의 통행은 매우 미미하였다. 또한 동 조사에서는 KTX 개통 이후 대구의 중추관리기능이 강화되

〈표 4〉 고속철도 이용자 중 거주지 외 지역으로의 쇼핑통행 경험비율

		2004년 11월(개통 8개월)		2005년 1월(개통 10개월)	
		응답자(명)	구성비(%)	응답자(명)	구성비(%)
있음	수도권	86	8.1	81	7.6
	지방 도시	59	5.5	51	4.8
	계	145	13.6	132	12.3
없음		919	86.4	940	87.7
합계		1,064	100.0	1,072	100.0

자료 : 조남건 등(2005), p.114의 〈표 4〉를 재정리

어 대구지역에서 유통서비스, 의료서비스, 관광서비스, 교육서비스 등의 활동이 증가한 것으로 나타났다(곽종무, 2009, p.67). 이러한 사실은 "KTX로 인해 수도권 원정쇼핑이 생활화되고 그 결과로 지방상권이 위축되었다"라는 주장의 현실성이 매우 취약함을 보여주고 있다고 하겠다.

Ⅴ. 왜 KTX의 경우 빨대효과가 나타나지 않는가?

앞에서 우리는 직·간접 자료를 이용하여 일본과 달리 한국에서는 KTX의 빨대효과가 존재한다는 통계적, 현실적 증거를 찾기 어렵다는 사실을 보았다. 이 결론을 받아들인다고 할 경우, 다음과 같은 흥미로운 질문이 제기될 수 있다. 왜 일본과 달리 한국에서는 고속철도의 빨대효과가 나타나지 않는가? 명확한 증거가 없음에도 불구하고 언론을 비롯한 많은 사람들이 빨대효과가 존재할 것이라고 예단하고 있는가?

일본과 달리 한국에서 고속철도의 빨대효과가 나타나지 않는 것은 크게 세 가지 이유 때문인 것으로 추정된다. 우선 가장 주요한 이유로는 고속철도 개통시기를 전후한 일본과 한국의 교통여건의 차이를 들 수 있다. 일본 최초의 고속열차인 신칸센은 1964년에 개통되었다. 이 당시 일본은 자동차가 보편화되기 전이었기 때문에 철저하게 철도교통 위주의 교통시스템을 갖고 있었다. 당시 고속도로 연장이 181km에 불과하였다는 사실이 이를 잘 말해주고 있다. 그러다 보니 대도시 주변 중소도시 주민들은 많은 시간이 소요되는 일반 철도로 대도시까지 원정쇼핑을 시도하기가 불가능했다. 이러한 상황에서 대도시까지의 접근성을 획기적으로 개선한 고속철도가 개통되자 중소도시 주민들의 대도시 원정쇼핑이 생활화되었고 이는 중소도시의 상권의 공동화를 초래하는 결과를 가져왔다. 일본에서 빨대효과가 크게 나타난 곳으로 알려진 시즈오카, 나가노, 하치노헤 등이 모두 동경에서 200km 이상 떨어진 중소도시형 고속철도 정차역이라는 사실이 이를 잘 보여주고 있다(조남건 등, 2005, p.119).

이에 비해 한국에서는 KTX가 개통된 2004년 이전에 이미 고속도로망이 잘 정비되어 있었다. 고속도로 연장이 일본의 2.5배가 넘는 2,778km에 달하고 있었으며 대부분의 지방도시에서 자가용을 이용한 원정쇼핑 특히 서울로의 원정쇼핑이 보편화되어 있었다. 이러한 상황에서는 고속철도의 개통이 일본처럼 새로운 원정쇼핑 수요를 촉발하기가 어려웠다고 할 수 있다. 즉 일본과 달리 한국은 자동차 위주의 교통체계가 기 확립되어 있어서 고속철도에 의한 빨대효과가 발현될 가능성이 낮았던 것이다.

한국에서 빨대효과가 나타나지 않는 또

〈표 5〉 고속철도 개통시기의 교통여건 차이

	일 본	한 국
개통시기	1964	2004
교통체계	철도 위주 교통시스템	도로 위주 교통시스템
개통당시 고속도로 현황	총연장 181km	총연장 2,778km

자료 : 조남건(2005)

다른 이유로는 고속철도 개통 시점에 일본과 달리 우리 고속철도 정차역인 지방도시들의 쇼핑시설이 상당히 대규모화·고급화·현대화되어 있다는 점이다. 일본에 고속철도가 최초로 개통된 것은 1964년 이다. 이 시기 일본은 유통시설이나 서비스의 도시 간 격차가 매우 심하였다. 동경을 비롯한 일부 대도시를 제외하고는 신칸센 정차역 도시들의 유통시설이나 서비스 수준이 매우 열악하였다. 이러한 상황에서 고속철도로 인해 대도시로의 접근성이 대폭 개선되자 중소도시 주민들이 앞다투어 대도시로의 원정쇼핑을 감행할 수밖에 없었다.

이에 비해 한국에서는 KTX가 개통되기 이전에 이미 지방도시에 서울의 유명한 백화점이 체인점으로 들어서 있어서 지방상권을 주도하고 있었다[2]. 이들 체인점들은 규모면이나 서비스 측면에서 서울 유명 백화점들과 큰 차이를 보이지 않을 정도로 현대화·고급화되어 있었다. 즉 지방쇼핑산업의 경쟁력이 높아 서울~지방 간의 쇼핑시설 수준 격차가 일본보다는 현저하게 낮았기 때문에 고속철도로 인한 빨대효과가 나타나지 않았다. 〈표 6〉은 이러한 사실을 강하게 시사하고 있다. 지방백화점인 롯데 부산점은 매출액 규모에서 수도권의 많은 백화점들을 제치고 3위를 기록하고 있었다. 그리고 이러한 현상은 KTX가 개통된 2004년 이후에도 계속되고 있다. 그만큼 지방의 유통산업 경쟁력이 강함을 보여주는 사례라고 할 수 있다.

고속철도로 인한 빨대효과가 한국에 나타나지 않는 세 번째 이유로 온라인 쇼핑의 확대현상을 들 수 있다[3]. 최근 인터넷의 보급 등으로 인해 한국에서는 다른 나라에 비해 매우 빠른 속도로 온라인 쇼핑의 비중이 증가하고 있다. 특히 인터넷쇼핑몰이 지난 1996년 첫 선을 보인 후 최근에는 매출에서 백화점을 앞지르고 있다. 통계청과 유통업계에 따르면 인터넷쇼핑몰은 2010년 1/4분기 5조 9,062억원의 매출을 올려 5조 7,556억원을 기록한 백화점을 1,506억원 차이로 추월했다. 인터넷쇼핑몰과 백

후에는 0.4%로 급감해 항공에 대한 수요가 거의 사라졌다. 반면, 철도분담률은 KTX 개통 전 12%에서 개통 후 60%로 급등해 고속철도가 가장 핵심적인 도시 간 교통수단으로 자리매김하였다. 이러한 현상은 부산에서도 거의 비슷한 모습을 보이고 있다. 이처럼 KTX 개통 후 대구, 부산 등과 같은 지방 대도시에서는 서울로의 교통수단이 항공, 육상교통 위주에서 철도교통 위주로 빠르게 전환되었다.

이 과정에서 당연히 항공을 이용하거나 자가용을 이용하여 서울 원정쇼핑을 하던 지역주민들이 고속철도 개통 이후 KTX로 교통수단을 전환할 수밖에 없게 되었다. 항공이나 자가용 같은 개별 교통수단을 이용하여 원정쇼핑을 할 경우 타인의 시선에 잘 노출되지 않는 특징이 있다. 그러나 이들 주민들이 대규모 교통수단이 KTX를 이용하여 원정쇼핑을 할 경우 많은 사람들의 시선에 쉽게 노출되는 경향이 있다. 그 결과 실질적으로 KTX로 인한 원정쇼핑의 추가적 증가가 아닌 단순한 교통수단의 변경임에도 불구하고 일반인들이나 언론의 시선에는 마치 KTX가 서울 원정쇼핑을 유발시킨 것처럼 투영되고 있는 것이다.

KTX의 빨대효과를 과대하게 거론하는 또 다른 요인으로는 KTX의 지역개발효과 미비로 인한 실망감으로 인해 KTX의 사소한 부작용에 대한 과민반응 현상을 들 수 있다. 일본의 경우 고속철도가 개통된 1964년은 일본 고도성장의 초입기였다. 따라서 일본 경제의 고도성장기에 발맞추어 고속철도의 지역개발 효과가 빠르게, 그리고 강하게 나타났다. 그러나 우리의 경우 KTX가 도입된 2004년은 고도성장기가 끝난 저성장 시대의 초입이었다. 그러다 보니 고속철도의 지역개발 효과가 단기간에 나타나기가 매우 어려운 여건이었다.

〈표 7〉 KTX 개통후 수송인원과 분담률 변화

단위 : 만명, %

	대 구				부 산			
	2003년		2007년		2003년		2007년	
	인원	분담률	인원	분담률	인원	분담률	인원	분담률
철도	73 (0)	12	688 (666)	60	307 (0)	30	665 (629)	60
승용차	251	41	347	30	111	11	93	8
버스	143	23	108	9	98	9	90	8
항공	144	24	5	0.4	522	50	265	24

자료 : 코레일 연구원(2009년 발표자료)

주 : 철도의 ( ) 안은 KTX 이용객수

이에 비해 고속철도에 대한 지역주민들의 기대치는 매우 높았다. 특히 IMF사태 이후 지역경제가 오랜 기간 침체를 거듭하면서 고속철도 역세권 도시들의 KTX에 대한 기대감은 한층 높아져 있었다. 그러나 막상 KTX가 개통되었지만 좀처럼 지역개발효과가 가시적으로 나타나지 않고 있는 것이 현실이다. 이러한 상황에서는 KTX의 사소한 부작용에 대해서도 지역주민이나 언론이 과민반응을 나타내게 된다. 즉 KTX에 대한 높은 기대치가 실망감으로 바뀌면서 부분적으로 목격되는 일부 원정쇼핑에 대해 빨대현상에 의한 KTX의 부작용이라고 과도하게 반응하는 것이다.

일본에서도 빨대효과에 대해 근거가 약하다고 비판하는 학자들은, 신칸센 개통 전 주민들에게 알려진 좋은 영향에 비해, 신칸센 개통 후 나타난 마이너스 영향은 적게 있더라도 빨대효과라고 과잉대응하고 있는데 이것이 빨대효과의 본질이라고 주장하고 있다 (조남건 등, 2005, p.111).

Ⅶ. 맺는 말

KTX 운행기간 및 현재 운행노선이 지역개발효과를 제대로 판단하기에는 제한적인 것이 사실이다. 특히 빨대효과의 존재 여부와 그 강도를 정확하게 추정하기 위해서는 쇼핑 및 의료산업의 매출액, 내장객 등에 대한 보다 세부적인 지역별 자료가 필수적인데 관련업체들이 영업비밀을 이유로 자료제공을 거부하고 있는 여건에서 이 문제에 대한 확정적인 결론은 제약될 수밖에 없다.

그러나 현재의 제한된 자료로 추론해 볼 때 KTX가 정주인구의 이동에 미치는 영향은 미미한 것으로 판단되며, 수도권 집중을 악화시키거나 인구분산에 영향을 미치기에는 한계가 있는 것으로 판단된다. 반면 유동인구 패턴에는 큰 영향을 미쳐 수도권 확장을 야기하고 있으며 이러한 현상은 앞으로도 더욱 강화되어 서울~대전이 거대한 메가로 폴리스(연담화된 거대도시권)를 형성할 것으로 예상된다.

한편, KTX가 이른바 '빨대효과'를 통해 지방상권을 위축시킨다는 우려는 KTX 개통 시점의 한국의 교통여건, 쇼핑여건을 고려할 때 근거가 취약한 주장으로 판단된다. 그럼에도 불구하고 일부에서 계속 빨대효과 문제를 KTX의 부작용으로 거론하는 것은 지역경제의 침체가 심각함에도 불구하고 KTX의 지역개발 효과가 제대로 구현되지 못한데 따른 반작용인 것으로 추론된다.

따라서 고속철도의 부작용에 대한 과도한 우려를 해소하고 KTX의 지역개발효과를 극대화하기 위해서는 고속철도 정차역 도시들을 지역개발의 새로운 성장거점으로 활용하려는 정책의지가 무엇보다 필요하다. 특히 2010년 경부고속철도 2단계, 2017년 호남고속철도 전구간이 개통되면

명실상부한 '전국 2시간 시대'를 맞이하게 될 뿐 아니라 주요한 지방 대도시들이 모두 KTX 정차역이라는 공통점을 갖게 된다.

KTX로 전국 주요 대도시가 2시간 내에 연결된다는 것은 교통의 편리성 제고 이상의 의미가 있다. 보통 우리가 출퇴근 또는 통학 등이 가능한 일상 생활권의 시간적 한계를 2시간 정도로 볼 때, KTX의 전국적 개통은 주요 대도시들이 모두 하나의 대도시경제권으로 편입되는 것과 마찬가지의 효과를 내는 것이다. 따라서 KTX정차역 주변지역은 기업들의 관점에서 보면 매우 매력적인 입지공간이다. 해당 도시의 교통 중심지로서 지역소비를 응집시킬 수 있는 잠재력을 보유하고 있을 뿐만 아니라 빠른 이동성을 갖춘 비즈니스 중심지로서 지식기반형 첨단기업들을 유인할 수 있는 잠재력을 갖추고 있다. 따라서 지역경제 활성화 차원에서 지방 대도시의 KTX 역세권을 보다 전략적으로 개발할 필요가 있다. 이러한 관점에서 고속철도 정차역을 지역경제의 새로운 성장거점으로 활용하고 있는 선진국의 사례를 눈여겨 볼 필요가 있다.

프랑스의 중서부의 르망(Le Mans)시가 대표적인 사례이다. 르망시는 원래 식품가공 등을 중심으로 하는 재래산업에 특화된 도시였다. 그러나 고속철도가 개통된 이후 컴퓨터와 통신 등 첨단지식산업으로 산업구조를 개편하는데 성공하였다. 비결은 고속철도 역세권을 기업활동 중심지로 활용하는 전략이었다. 고속철도 개통으로 파리와의 통근시간이 50분으로 단축된 것에 착안하여 TGV역을 중심으로 노박시스(Novaxis) 빌딩컴플렉스를 건설하였다. 저렴한 임대료와 편리한 지원시설을 적극 홍보하여 첨단산업 회사들의 사무실을 유치하는데 성공하였다.

제반 여건을 감안할 경우 비즈니스 활동 및 생활에서 고속철도가 인터넷과 더불어 더욱 중요한 시간단축 수단으로 활용될 가능성이 높다. 녹색교통수단인 KTX와 지역경제 활성화를 연계시켜 고속철도 역세권 지역을 지방 대도시의 경제적 오아시스로 정착시킬 수 있다면 우리는 지역발전의 새로운 전기를 마련할 수 있다. KIET

참 고 문 헌

- 곽종무(2009), 「KTX 개통이 대구지역경제에 미친효과」, 대구·경북개발연구원.
- 조남권·이훈기·진시현(2005), "고속철도 개통에 따른 빨대효과 분석 : 쇼핑통행을 중심으로", 「국토연구」, 제47권.
- 조남건 외 (2003), 「고속철도 개통에 따른 국토공간구조의 변화전망 및 대응방안 연구」. 국토연구원.
- 홍석기 (2009), "글로벌시대의 도시경쟁력과 서울의 미래", 2009 글로벌 서울포럼, 서울시정개발연구원.