

## 수서고속철도와 지역발전

### SRT as a Locomotive of Regional Economy



최진석

#### 서론

2016년은 여러 가지 의미에서 우리나라 철도 역사에 기록될만한 한 해이다. 우선 비록 주말에 국한된 일이지만 하루 평균 KTX이용자가 20만 명을 넘은 최초의 해이며, 철도파업을 국민들이 74일간 감내해야 했던 해이기도 하다. 이와 같은 사실과 함께 2016년은 대한민국 철도비즈니스에 진정한 의미의 '경쟁'이 실현되었다는 것을 역사는 기록할 것이다.

2009년 12월 건설 기본계획 고시로 공식화된 수서고속철도는 2010년 4월 기본 및 실시설계 착수, 2011년 6월 기공식을 개최하였고, 난공사로 주목 받았던 울현터널을 2015년 6월 관통하면서 큰 고비를 넘겼다. 해당 노선의 운영(활용)방식에 대한 논의는 기공식 이전부터 시작되어, 2012년 대선과정에서 '철도민영화' 논쟁을 벌였으나 2013

년 12월 철도공사가 일부를 출자하는 독자기업에 의해 운영하는 것으로 확정된 후 단계적인 운영 준비를 진행시켰다. 이후 종합시운전을 거쳐 2016년 12월 9일 영업이 시작되었다.

#### 수서고속철 개통의 의의

2004년과 2010년 경부 1, 2단계, 2015년 호남고속철과 동해선에 이어 2016년 12월 수서-지제 구간을 이용하는 고속열차가 투입되면서 고속열차 전체 좌석공급이 획기적으로 증가하게 된다. 2016년 전반기 KTX가 1일 약 6,000여석의 입석 판매와 주말 평균 2만여 건의 예약대기가 나타났던 점을 감안할 때 1일 최대 6만을 상회하는 좌석의 공급을 높여줄 수서고속철의 개통은 매우 한영할만한 일이다.

게다가 현재 KTX가 강북중심, 즉 서울역과 용

표 1. 지역간 통행의 통행시간 비교

구간	통행시간			SRT 통행시간 절감분		
	KTX (A)	SRT (B)	고속버스 (C)	KTX 대비 (A-B)	고속버스 대비 (C-B)	
경부선	서울(수서)-천안아산	38분	33분	75분	5분	42분
	서울(수서)-오송	49분	43분	100분	6분	57분
	서울(수서)-대전	65분	59분	120분	6분	61분
	서울(수서)-김천구미	89분	81분	160분	8분	79분
	서울(수서)-동대구	112분	107분	210분	5분	103분
	서울(수서)-신경주	133분	124분	225분	9분	101분
	서울(수서)-울산	141분	135분	260분	6분	125분
	서울(수서)-부산	165분	157분	255분	8분	98분
호남선	용산(수서)-공주	65분	58분	90분	7분	32분
	용산(수서)-익산	81분	74분	160분	7분	86분
	용산(수서)-정읍	98분	89분	175분	9분	86분
	용산(수서)-광주송정	116분	106분	200분	10분	94분
	용산(수서)-나주	129분	116분	240분	13분	124분
	용산(수서)-목포	154분	142분	240분	12분	98분

자료 : 코레일, (주)SR, 고속버스운송사업조합.

산역 중심으로 이루어졌던 점을 감안한다면 수도권 동남부, 즉 강남과 인근 경기남부로 확장된 것은 또 다른 의미이다. 이는 해당지역이 고속터미널 중심 고속버스 이용패턴을 적극적으로 변경시키는 계기가 될 것으로 기대된다. 지역(지방 또는 비수도권)의 입장에서 보면, 수서고속철의 개통이 기존 좌석공급 제약을 해소해 주는 것은 물론 수도권으로 진입 또는 수도권으로부터의 유입의 기회를 증가시킨 만큼, 비즈니스, 관광 목적의 방문객 증가로 인한 지역경제 활성화에 기대를 갖게 되었다.

### 수서고속철 개통에 따른 변화

수서고속철 개통 이후 이용자들은 기존의 고속버스와 코레일의 KTX와 SRT를 직접 비교하고(주로 장거리 이동의 경우) 자기에게 가장 유리한 교통수단을 선택할 것이다. 객관적 입장에서 SRT는 고속버스 대비 시간감축은 특성상 뚜렷한 반면

표 2. 주요 고속철도 정치역 이용자 추이 및 전망(1일 평균)

구분		2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
천안아산	승차	3,871	4,438	5,326	5,721	5,975	6,275	6,664	7,295	10,663
	하차	3,842	4,488	5,370	5,827	6,096	6,351	6,691	7,339	10,520
오송	승차	-	196	1,338	1,655	2,610	3,453	5,006	9,573	20,191
	하차	-	179	1,260	1,583	2,497	3,294	4,734	9,111	20,161
대전	승차	18,301	19,164	20,568	20,925	21,389	21,863	21,648	22,263	29,025
	하차	17,990	18,817	20,366	20,799	21,114	21,579	21,342	21,959	29,069
동대구	승차	21,931	23,143	23,852	24,404	24,745	25,324	25,145	25,725	32,162
	하차	21,450	22,709	23,404	23,912	24,277	24,928	24,777	25,380	31,015
울산	승차	-	751	5,230	5,915	6,565	7,116	7,164	11,248	19,446
	하차	-	775	5,327	6,028	6,662	7,230	7,265	11,367	19,407
부산	승차	18,512	20,033	23,590	23,925	24,679	25,441	25,165	26,486	33,170
	하차	18,382	19,875	23,398	23,672	24,377	25,167	24,915	26,210	32,618
익산	승차	4,554	4,719	5,082	5,066	4,913	4,992	5,803	6,042	7,386
	하차	4,499	4,667	5,047	5,035	4,895	4,949	5,682	5,907	7,000
광주송정	승차	1,828	2,003	2,173	2,180	2,271	2,253	5,297	6,325	11,160
	하차	1,833	2,052	2,293	2,304	2,352	2,330	5,170	6,145	10,503
목포	승차	2,251	2,210	2,276	2,138	2,112	2,043	2,296	2,303	4,321
	하차	2,279	2,204	2,268	2,126	2,090	2,030	2,266	2,264	3,697

자료 : 한국철도공사 승하차 자료, 한국경영학회(2014), (주)SR중장기영업전략및수송수요예측연구용역.

표 3. 프랑스 TGV의 지역 효과 - 인구나 GDP

지역	인구 1990-2007(%)	GDP 1990-2007(%)
France (본국)	12.5	38.3
Paris (수도권)	12.5	39.5
TGV 직접연관지역	16.3	43
Non TGV 지역	8.4	32
TGV 간접연관지역	6.1	28

자료 : D Bouf, C Desmaris(2015), Spatial equity and high speed trains : the example of France, LET - University of Lyon.

기존 KTX와는 크게 차이가 나지 않는다. 다만 KTX는 서울·용산역을 이용해야 하므로, 강남 및 경기 남동 지역 이용자들은 접근시간 관점에서 SRT를 선호할 것으로 보인다. 게다가 고속선로만을 이용하는 SRT는 상대적으로 정차역 수가 적기 때문에 최소 5분에서 최대 13분까지 시간단축을 기대할 수 있다. 이러한 속도 경쟁력은 향후 지역 간 이동수요의 증가로 이어질 것이다.

2015년까지 지속적으로 증가하던 고속철도 승객은 2016년 역대 최장기간 철도파업에도 불구하고 증가할 것으로 예측되고 있고, 수서고속철의 개통효과가 본격적으로 나타나는 2017년에는 이와 같은 현상이 더욱 두드러질 것으로 전망되고 있다. 수서고속철 개통으로 이용자가 증가할 주요 역은 오송, 울산, 광주송정, 목포 등으로 최소 40%에서 최대 100% 이상 증가할 것으로 전망되고 있다.

### 이동 증가에 따른 지역의 기대

지역간 이동의 증가에 따라 지방에서는 침체된 지역경제의 활력을 기대하고 있다. 실제로 국내외 연구를 통해 고속철도 개통에 따른 지역간 이동 증가가 지역경제에 미친 영향을 연구한 사례는 다양히 존재한다. 프랑스의 경우 1981년 TGV 개통으로 인한 지역경제 효과를 연구한 사례가 있다. 결과는 매우 뚜렷하여, 인구나 GDP 증가율이 TGV와 관련이 없는 지역에 비해 월등히 높았으며, 프랑스 전체보다도 높았고, 수도권보다도 높게 나타

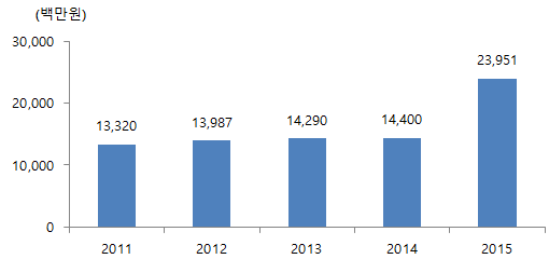


그림 1. 광주 도시철도공사 영업이익(매출액) 추이

났다. 이는 고속철도가 지역경제에 매우 긍정적인 효과를 가져왔다는 증거로 활용되고 있다.

우리나라에서도 2015년 호남고속철 개통에 즈음하여, 지역발전 효과를 추정할 바 있다. 분야별로 다르지만 고속철도 개통에 따른 지역 운수업의 매출 증가는 2015년 광주지하철의 수입증가로 극명히 나타나고 있다. 이는 외부 유입인구로 인한 지하철 이용 증가가 2015년 매출 증가의 직접적 원인으로 보이며, 이러한 현상은 택시 및 버스 업계에도 나타났을 것으로 추정할 수 있다.

일부에서는 수서고속철의 개통이 100년을 넘게 지속되어 온 철도의 독점을 깨고 경쟁을 통해 보나온 철도서비스가 구현되는 계기라고 말한다. 동시에 수서고속철 개통은 부족했던 고속열차 '좌석 공급을 확대'한 것이다. 이와 같은 공급의 확대는 기존 고속철도 정차도시에게는 환영할만한 일이지만, 그렇지 않은 지역은 여전히 소외감을 느낄 수밖에 없다. 새로운 선로의 건설을 통한 고속철 서비스 확대가 지나치게 많은 비용이 들어 당장 실현하기 어렵다면, 고속차량의 추가 구매를 통해 고속은 아니더라도 고속에 준하는 철도서비스라도 확대할 필요가 있다. 이는 고속철도의 효과를 가장 손쉽게, 그리고 빠르게 실현할 수 있는 방법이라는 사실을 정부는 인식하기를 바란다.

### 참고문헌

- 이주연 (2016), 수도권 고속철도 개통에 따른 효과분석 용역, 한국철도시설공단 보고서.
- 이주연, 최진석 (2015), 호남고속철도 개통

100일 통행패턴 변화와 지역발전 효과, 한국교통연구원 주관 세미나자료.

지방공기업경영정보공개시스템 - 클린아이, <http://www.cleaneye.go.kr/Programs/User/nportal/main/index.asp>

최진석, 이주연 (2016), 수서고속철 개통에 따른 지역경제 활성화 기대효과, 한국교통연구원 주관 세미나 자료.

최진석, 이준범 (2015), 호남고속철도 개통에 따른 광주·전남 경제발전 전략, 한국은행 광주전남본부.

Bouf D., Desmaris C. (2015), Spatial equity and high speed trains : the example of France, LET - University of Lyon.