

고속교통시설이 지역경제에 미치는 영향: 시장관리적 접근

황 인 석*
김 준 회**

목 차

- I. 머리말
- II. 고속교통시설의 파급효과
- III. 고속교통시대와 지역경제에 대한 지역민들의 인식:
충북 북부지역 지역민들을 대상으로
- IV. 고속교통시설이 지역경제에 미치는 영향 분석 및 업종
경쟁력 강화 방안
- V. 맺음말

I. 머리말

70년대 이후 한국의 고도 경제성장과 맥을 같이 한 것 중 대표적인 것으로 고속도로를 들 수 있을 것이다. 박정희 전 대통령이 독일 방문 후 의욕적으로 설립을 추진한 고속도로는 1968년 경인고속도로를 시발로 1970년 경부고속도로가 개통됨으로써 그야말로 우리나라 경제의 대동맥 역할을 충실히 수행해 왔다.

그러나 이러한 고속도로의 긍정적 측면 뒤에는 그늘진 측면도 없지 않다. 대표적인 것이 지역간 성장의 불균형을 심화시켰다는 점이다. 즉, 고속도로가 지나가는 거점도시들은 더욱 성장한 반면 고속도로가 지나가지 않는 도시들은 성장이 정체되거나 오히려 위축되는 결과를 초래하였다. 대표적으로 충북 북부권을 들 수 있다. 충북 북부권의 대표적 도시로는 충주시를 들 수 있는데, 충주시의 경우 1900년대 초까지만 하더라도 도청소재지가 있는 도시였을

* 상운대학교 경영학과 조교수

** 서울기독대학교 전자상거래학과 전임강사

뿐만 아니라 1975년까지만 하여도 인구규모는 충북 제일이었다. 그러나, 개발의 중심 축이 된 경부고속도로가 충북 서부권을 지나감에 따라 주요기업들이 이 권역에 들어서게 되고, 이에 따른 인구이동이 일어남으로써 충주시는 2003년 현재 청주시의 1/3 규모의 중소도시 수준에 머무르고 있는 실정이다.

이에 따라 충북 북부지역의 주민들 사이에는 고속도로 설립이 숙원사업이 되었으며, 그 결실은 2000년 이후에나 나타나게 되었다. 충북 북부지역의 또 다른 주요도시인 제천시가 2001년 말에 중앙고속도로의 완전개통을 맞이하게 되었으며, 충주시가 2002년 12월에 내륙고속도로의 부분개통을 맞이하게 된 것이다.

이 같은 고속도로의 개통은 지역민들로 하여금 많은 기대를 갖게 하고 있으며, 고속도로 시대를 효과적으로 활용하기 위한 논의도 최근 활발하게 진행되고 있는 실정이다. 더구나, 이 지역에 2010년 경 경기도 안중과 강원도 삼척을 잇는 동서고속도로가 이 지역을 관통하게 되어 있으며, 서울~충주간 중부내륙선 철도의 개통도 이루어질 전망이어서 지역민들은 고속교통시대의 진입을 앞두고 한껏 고무되어 있는 상태이다.

이에 본 연구는 고속교통시설이 충북 북부지역 경제에 미칠 영향과 지역적 관점에서 고속교통시대에 효과적으로 대처해 나가기 위한 방안 등을 시장관리적 관점에서 서술하고자 한다.

구체적으로 본 연구는 배경지식 관점에서 고속교통시설의 파급효과들을 정리하고, 고속교통시설이 지역경제에 미치는 영향을 분석한 뒤, 2002년 11월 실시된 지역민들의 인식조사를 기초로 지역시장의 업종경쟁력을 강화하는 방안을 제시하는 것을 연구의 목적으로 한다.

본 연구는 고속교통시설이 지역경제에 미치는 영향을 중부내륙권 즉, 충북 북부지역이라는 특수성 아래 고찰할 뿐만 아니라, 지역민들의 인식조사를 토대로 업종 경쟁력 강화 방안 등을 제시하고 있다는 점에서 여타 연구와 차별화된다고 할 수 있다.

II. 고속교통시설의 파급효과

고속교통시설의 효과는 크게 긍정적 효과와 부정적 효과로 나눌 수 있으며, 긍정적 효과는 다시 직접효과와 간접효과로 나눌 수 있다(황인석 2003). 각각을 요약하면 다음과 같다.

1. 고속교통시설의 긍정적 직접효과

긍정적 직접효과로는 지역접근도 향상, 물리적 거리 단축, 운송비용 절감, 운전자 피로도 감소, 교통사고 감소 등을 들 수 있다(심재권 2002; 안기정 2000; 이주훈 2000; 황의진 1996, 2002).

지역접근도란 특정 지역에 얼마나 빨리 쉽게 도달할 수 있는 개념으로서, 일반적으로 교통망, 교통시설 등에 영향을 받게 된다. 이러한 측면에서 고속교통시설은 지역의 접근도를 향상시켜준다 할 수 있다.

고속교통시설은 심리적거리, 시간적거리 외에 물리적거리도 단축시켜주게 된다. 실제로 국도를 이용했을 경우 서울~부산간 거리는 525km이다. 그러나 고속도로를 이용했을 경우에는 93.1km가 단축된 431.9km이다. 마찬가지로 서울~광주간 국도를 이용했을 경우 336.6km이나, 고속도로를 이용했을 경우 16.2km가 줄어든 320.4km가 된다.

경제적인 관점에서 보았을 때 고속교통시설은 운송비용 절감이라는 직접적인 혜택을 가져다준다. 복기찬(2002) 등에 의하면 고속도로가 있음으로 해서 발생하는 운송비용 절감효과는 고속도로가 없을 경우와 비교해 연간 2조 5천억원에 이른다고 한다.

이외에 고속도로는 운전자 피로도 감소라는 효과를 추가적으로 가져다준다. 이는 고속도로가 교통신호등에 의한 운전흐름의 방해가 없고, 도로의 변화가 심하지 않아 정속주행을 가능하게 해주기 때문이다. 이같은 피로도 감소 효과로 말미암아 운전자들은 장거리 이동시 통행료를 지불하고서라도 고속도로를 이용하려는 경향이 있다.

피로도의 감소는 자연히 교통사고를 감소시킨다. 교통사고 감소에 의한 비용 관점의 효과를 비용저감효과라고 하는데, 이는 해당 고속도로가 없을 경우 대체 교통량이 국도를 이용한다는 것을 전제로 하여 비용을 산정한 것이다. 교통개발연구원이 발표한 사회적 비용을 바탕으로 2002년 한국도로공사가 산정한 비용저감효과는 무려 1조 5천여억원에 이른다.

(<http://www.freeway.co.kr>).

2. 고속교통시설의 긍정적 간접효과

1) 단기적 관점

고속교통시설이 단기적으로 가져다주는 긍정적 직접효과는 크게 지역간 교류에 따른 생활권 확대, 산업체 유치, 관광활성화 등을 들 수 있다(심재권 2002; 전경구 1997; 안기정 2000; 이주훈 2000; 황의진 1996, 2002).

지역간 교류에 따른 생활권 확대란 고속교통시설로 말미암아 심리적, 시간적 거리가 가까워짐에 따라 지역간 잦은 왕래 및 교류가 가능해진다는 의미이다.

고속도로에 의한 지역접근도 향상은 산업체 유치를 가능하게 한다. 이는 거의 모든 산업체들이 교통이 편리한 곳을 공장부지의 중요한 조건 중의 하나로 꼽기 때문이다. 실제 고속도로가 산업체 유치에 긍정적 영향을 미친 사례는 매우 많다(Liew and Liew 1985; 김홍배 외 1997).

한편 고속교통시설은 관광자원이 많은 시·군의 경우 관광활성화를 가져올 수 있다. 이는

앞서 언급한 지역간 교류 확대, 생활권 확대와도 일맥상통하는 면이 있다. 특별히 충북 북부 지역의 경우 충주호, 월악산, 단양 8경, 수안보온천 등의 다양한 관광자원을 가지고 있기 때문에 적지 않은 관광활성화 효과가 있을 것으로 예측된다.

2) 장기적 관점

고속교통시설이 장기적으로 가져다주는 긍정적 직접효과는 크게 인구증가, 경제활성화, 지가상승 등을 들 수 있다(심재권 2002; 안기정 2000; 이주훈 2000; 황의진 1996, 2002, Eagle and Stephanedes 1987; Forkenbrock and Foster 1990; Gaegler et al. 1979).

산업체는 종업원을 필요로 하므로 산업체의 유치는 곧 인구증가를 의미한다. 산업체의 유치는 교통과 밀접한 관련이 있으므로 결국 고속도로는 인구증가에 영향을 미친다고 할 수 있다. 실제, 심재권(2002)에 의하면 75년부터 95년까지의 고속도로 10km이내 제조업체의 종사자 수를 조사한 결과 1975년에 불과 27만여명에 불과하던 것이 1995년에는 9배에 가까운 1백 80만 여명으로 증가했다고 한다.

앞서 언급한 산업체유치, 관광활성화 등은 지역경제에 긍정적 영향을 줄 수 있다. 이러한 측면은 실제 자료에서도 분명히 나타난다. 1975년에서부터 1995년까지의 고속도로 영향권내 경제지표를 분석한 심재권(2002)의 연구에 따르면 고속도로 10km 이내 지역에 연평균 2.67% 성장이 있었던 것으로 나타났다.

한편, 고속도로는 지가의 상승을 가져오게 된다. 이는 고속도로에 의한 산업체 증가, 인구 증가, 관광활성화에 따른 관광자원개발 노력이 토지수요를 유발하기 때문이다. 실제 이상호(2001)는 전국 16개의 고속도로를 대상으로 전국을 132개 지역을 고속도로 경유지, 비경유지로 구분하여 지가총액과 평당지가를 비교하였다. 그 결과 고속도로 경유지와 비경유지의 지가총액은 8.4배, 평당지가는 11.9배의 차이가 있는 것으로 나타났다.

3. 고속교통시설의 부정적 효과

지역적인 측면에서 볼 때 고속도로는 인터체인지 주변이나, 개발예정지 등에 투기문제라든지 난개발 문제를 유발할 우려가 있으며, 도시흡인력이 부족한 도시의 경우 상권이탈로 인한 부의 외부 유출도 있을 수 있다. 또한, 외지자본에 의해 지역이 개발될 경우 개발이익의 외지유출 가능성도 배제할 수 없다.

이외에 주택문제, 교통문제, 도시기반시설 부족 문제, 환경문제 등도 고속도로의 부정적 효과로 지적될 수 있다(황인석, 2003).

Ⅲ. 고속교통시대와 지역경제에 대한 지역민들의 인식 : 충북 북부지역 지역민들을 대상으로

고속교통시대와 지역경제에 대한 지역민들의 인식을 알아보기 위해 고속도로가 개통되기 한달 전인 2002년 11월 충북 북부지역 지역민들을 대상으로 설문조사를 실시하였다.

설문지의 모집단은 충주시 12개 동과 인근 1개 읍, 12개 면에 거주하는 주민들로서, 무작위 표본추출을 하였다. 실제 조사는 우편에 의한 조사와 방문조사를 병행하였다. 총 1800부를 발송(방문)하여 722부를 회수하였으며(회수율 40.1%), 이 중 2부는 불성실한 설문으로 판단되어 이를 제외한 나머지 720부를 최종 분석에 이용하였다.

설문문항은 지역경제의 문제점, 10년 후 지역경제에 대한 견해, 지역경제를 활성화시키기 위해 추진해야할 과제, 자치단체가 기업유치를 위해 주도적으로 해야할 사항 등의 항목으로 구성되었다. 구체적인 결과는 다음과 같다.

1. 지역경제의 문제점

지역경제의 문제점으로는 표 1에서 보는 바와 같이 핵심기업 부재, 기반시설(고속도로, 철도 등) 부족, 실업, 관광도시로서의 위상 미흡 등의 순서로 나타났다.

결과에서 보듯 지역경제의 문제점은 타지역에 비해 독특한 특징을 보여주고 있다. 지역을 대표할 만한 대표적인 기업이 없다는 점, 고속도로나 철도와 같은 기반시설이 부족하다는 점 등은 수도권 지역이나 여타 공업도시, 상업도시에 찾아볼 수 없는 독특한 측면이라 할 수 있다.

관광도시로서의 위상 미흡 측면이 4위로 나타났는데, 이는 지방자치단체가 지역의 위상을 인지도 있는 관광도시로 육성하려 함에 비해 실제 성과는 만족스럽지 못하다는 지역민들의 인식이 그대로 반영된 결과인 듯하다.

참고적으로 2002년 3월 한국개발연구원이 실시한 전국 단위조사에서는 지역주민의 대다수가 지역경제의 문제점으로 실업(44.6%), 핵심기업부재(41.9%)를 꼽았다(<http://www.kinds.or.kr>).

지역경제의 문제점을 인구통계적 변수로 세분화하여 보았을 때는 학력수준이 높거나 월평균수입이 높을수록 핵심기업부재나 기반시설 부족 등을 가장 큰 문제점으로 꼽는 경향이 있었으며, 학력수준이 낮거나 월평균수입이 낮을수록 실업을 가장 큰 문제점으로 꼽는 경향이 있었다.

<표 1> 지역경제의 문제점

구 분	응답자 수(명)	응답자 비율(%)
실업	101	14.9
기반시설(고속도로, 철도 등) 부족	158	23.2
핵심기업부재	163	24.0
관광도시로서의 위상 미흡	80	11.8
인구정체	65	9.6
특산물의 개발 및 판로 개척 미흡	28	4.1
경제활성화를 위한 지역민들의 의식	66	9.7
시차원의 노력	11	1.6
큰 문제점이 없다	8	1.2
합 계	680(명)	100.0(%)

2. 10년 후 지역경제에 대한 견해

고속도로 개통 10년 후 지역경제에 대한 견해로서는 '현재보다 좋아질 것이다'라는 응답이 65.4%를 차지하여 가장 높은 비중을 보였으며, '현재보다 매우 좋아질 것이다'라는 응답도 17.2%나 되었다(표 2 참조).

<표 2> 10년 후 지역경제에 대한 견해

구 분	응답자 수(명)	응답자 비율(%)
현재보다 매우 좋아질 것이다	120	17.2
현재보다 좋아질 것이다	457	65.4
현재와 비슷할 것이다	81	11.6
현재보다 나빠질 것이다	35	5.0
현재보다 매우 나빠질 것이다	6	0.9
합 계	699(명)	100.0(%)

이러한 경향은 학력, 거주기간, 월평균수입 등 기타 인구통계적 변수별로 보았을 때도 거의 유사하게 나타났다.

이는 전반적으로 지역민들이 고속교통시대에 거는 기대가 매우 큼을 반영하는 결과라고 할 수 있다. 특별히 충북 북부지역 주민들은 그 동안 한국경제의 고도성장에 중추적인 역할을 하지 못했기 때문에 고속교통시대에 거는 기대가 타지역에 비해 상대적으로 매우 클 것이다.

이러한 측면에서 본 연구의 고속교통시대에 대비한 지역경제적 접근은 지역민들에게 의미 있으며 시의 적절한 시도라고 생각된다.

3. 지역경제를 활성화시키기 위해 추진해야 할 과제

지역경제를 활성화시키기 위해 추진해야 할 과제로서는 외부기업체를 유치해야 한다는 견해가 42.9%로써 압도적으로 많았다(표 3). 이는 성별, 연령, 직업, 소득수준 등 인구통계변수별로 세분화해서 보았을 때도 거의 유사하게 나타났다.

이는 그만큼 충북 북부지역 주민들 사이에는 지역경제를 활성화시키기 위해 기업유치가 절대적으로 필요하다는 공감대가 형성되었음을 시사한다. 4는 이러한 기업유치를 위하여 지방자치단체가 주도적으로 해야 할 사항을 조사한 절이다.

<표 3> 지역경제를 활성화시키기 위해 추진해야 할 과제

구 분	응답자 수(명)	응답자 비율(%)
외부기업체 유치	300	42.9
재래시장의 활성화	76	10.9
국제적 관광지역으로의 육성	102	14.6
지역민들의 창업 지원	50	7.2
충주호 주변에 카지노 유치	8	1.1
대학 유치	62	8.9
농업 경쟁력 강화를 위한 기반 조성	23	3.3
시민들의 의식 계도	62	8.9
특산물의 개발 및 판로 확대	16	2.3
합 계	699(명)	100.0(%)

외부기업체를 유치해야 한다는 견해 다음으로는 국제적 관광도시로의 육성(14.6%), 재래시장의 활성화(10.9%), 시민들의 의식계도(8.9%), 대학유치(8.9%), 지역민들의 창업지원(7.2%) 등이 꼽혔다.

국제적 관광지역으로의 육성 측면은 충북 북부지역의 특성이 그대로 반영된 결과라 할 수 있다. 중부내륙권 제일의 관광자원을 보유하고 있음에도 불구하고 상대적으로 낙후된 교통시설 등으로 인해 개발이 덜 되었다는 인식이 지역민들 사이에는 강하게 자리잡고 있는 것처럼 보인다.

기타 재래시장을 활성화시켜야 한다는 견해는 학력수준이 낮은 계층과 소득수준이 낮은 계층에서 그 비중이 상대적으로 높았으며, 시민들의 의식계도, 대학유치, 지역민들의 창업지원 측면은 학력수준이 높은 계층에서 그 비중이 상대적으로 높았다.

4. 지방자치단체가 기업유치를 위해 주도적으로 해야 할 사항

앞 절에서 많은 지역민들이 지역경제를 활성화시키기 위해 기업유치를 해야한다고 응답하였음을 언급한바 있다. 그렇다면 지역민들은 기업유치를 위해 지방자치단체가 구체적으로 무엇을 해야한다고 생각하는가?

이와 관련하여 지역민들은 공장이전 보조금이나 각종 세제 혜택 등으로 기업지원을 강화하여야 한다고 가장 많이 생각하는 것으로 나타났다(26.4%, 표 4 참고). 그 다음으로 기업들을 대상으로 한 대대적 홍보(21.1%), 각종 기업관련 규제 완화(18.0%), 물류인프라의 조기 구축(15.1%), 창업지원센터 설립 및 지원(10.5%)의 순이었다.

<표 4> 지방자치단체가 기업유치를 위해 주도적으로 해야 할 사항

구 분	응답자 수(명)	응답자 비율(%)
기업들을 대상으로 한 대대적 홍보	148	21.1
각종 기업관련 규제 완화	126	18.0
기업지원 강화 (공장이전 보조금, 각종 세제 혜택 등)	185	26.4
창업지원센터 설립 및 지원	74	10.6
시민들의 자발적 참여 유도	56	8.0
물류인프라의 조기 구축(물류시설, 동서고속도로, 중부내륙선철도 등)	106	15.1
유치할 필요없다	3	0.4
기타	2	0.3
합 계	700(명)	100.0(%)

인구통계변수별로 세분화하여 보았을 때는 기업들을 대상으로 한 대대적 홍보, 각종 기업 관련 규제완화, 기업지원 강화(공장이전 보조금, 각종 세제 혜택 등)의 항목이 뚜렷한 특징없이 1위, 2위, 3위를 번갈아 하는 것으로 나타났다. 이는 곧 3가지 항목이 기업유치에 모두 다 중요하다는 의미로도 해석될 수 있을 것이다. 즉, 기업유치라는 것은 한가지 측면에만 치중해서 되는 것이 아닌 다차원적인 활동을 통해서만이 달성될 수 있는 것으로 지역민들은 생각하고 있는 것으로 해석할 수 있다.

IV. 고속교통시설이 지역경제에 미치는 영향 분석 및 업종경쟁력 강화 방안

고속교통시설이 전반적으로 지역시장의 활기를 가져올 것은 분명하지만 모든 업종이 혜택을 입지는 않을 것으로 예상된다. 이는 고속교통시설로 인해 지역간 교류가 활발해짐에 따라 지역산업이 타지역으로 시장을 넓힐 수도 있고, 타지역 산업이 지역시장을 잠식할 수도 있기 때문이다. 그러므로, 경쟁력이 있는 지역산업은 직접적인 혜택을 누리게 될 것이지만 그렇지 못한 산업은 혜택을 누리게 되지 못할 것으로 예상된다. 실제로 중앙고속도로가 개통된 지 2년이 가까워오고 있는 경북지역을 들 수 있다. 경북지역의 대구권역 도시인 영천, 경산 등은 중앙고속도로의 개통으로 인근 지역 상권을 흡수하여 활기를 띄고 있는 반면 이들 인근 군 지역은 지역 상권이 흡수됨으로써 오히려 지역 도소매업이 위축되는 현상을 보이고 있다고 한다. 이에서 보듯 고속교통시설은 지역업종의 경쟁력에 따라 다른 영향을 미칠 수 있다. 그러므로, 본 장에서는 관련 자료를 근거로 고속교통시설이 지역 산업에 어떤 영향을 미칠지 예측해보고 업종별 시장경쟁력 강화 방안을 제시하고자 한다. 단, 모든 업종에 대한 분석은 사실상 불가능하므로, 1차 산업에서는 농업을 중심으로 2차 산업에서는 일반 제조업을 중심으로, 3차 산업에서는 지역산업인 관광 관련업을 중심으로 고찰하고자 한다.

1. 1차 산업 관점

고속교통시설이 1차 산업에 미치는 영향을 알아보기 위해 지역할당효과의 개념을 도입하였다. 지역할당효과란 한 지역이 지니고 있는 특수성(시장의 입지, 운송의 편의, 인구유입, 기타 산업입지 요소)으로 인해 발생하는 타지역 대비 상대적 경쟁력을 의미하는 것으로 기본적인 수치 산출은 다음 식을 통해 이루어진다.

$$\text{지역할당효과} = V_{ij}(0) \cdot [V_{ij}(t)/V_{ij}(0) - V(t)/V(0)]$$

$V_{ij}(t)$ = 대비년도(t)에 있어 전국 j지역 i산업의 부가가치 또는 고용자수
 $V_{ij}(0)$ = 기준년도(0)에 있어 전국 j지역 i산업의 부가가치 또는 고용자수
 $V(t)$ = 기준년도(t)에 있어 전국의 부가가치 또는 고용자수
 $V(0)$ = 기준년도(0)에 있어 전국의 부가가치 또는 고용자수

최근 통계자료(1996년, 2001년)를 이용하여 지역할당효과를 추정한 결과 충주시를 중심으로 한 충북 북부지역의 농림 및 어업, 어업, 농림어업 업종의 추정치는 모두 -100내외로서 경쟁력이 비교적 약한 것으로 나타났다. 인근 시도(원주, 청주 등)의 지역할당효과 추정치가 +인 점을 감안할 때 이는 고속교통시대에 지역의 1차 산업이 상대적으로 위축될 가능성이 있음을 시사한다.

세부적으로 들어가서 농업 관점에서 볼 때 이 업종은 고속교통시대에 상대적으로 혜택을 덜 받는 업종이 될 것으로 예상할 수 있다. 왜냐하면, 지역할당효과 추정치가 -일 뿐만 아니라, 직관적으로도 고속교통시설은 도시집중화를 가속시켜 이농인구의 증가를 가져올 것으로 예상되기 때문이다.

그러나 사회적으로는 이농인구의 증가 가능성이 있다하더라도 고속교통시설은 농업생산성의 향상을 가져다 줄 새로운 기회를 제공할 수도 있다. 한 예로 고속교통시설은 유통물류비 절감에 의한 농산품의 가격경쟁력 강화를 가져올 수 있다. 이는 결국 주어진 여건을 최대한 활용한다는 측면에서 고속교통시설을 농업경쟁력의 질적 향상을 도모하기 위한 수단으로 활용하여야 함을 암시한다.

고속교통시대에 농업의 시장경쟁력을 강화하기 위해서는 다음 4가지를 고려해 볼 수 있다.

1) 지역브랜드의 역량 강화

브랜드는 인지도를 제고하고, 이미지 형성 및 관리를 효과적으로 하고자 하는 목적에서 모든 산업에서 널리 사용되는 마케팅 전략 중의 하나이다. 예를 들어 쌀하면 이천이 떠오르고, 이천쌀 하면 고급이미지가 떠올라 이러한 이미지 때문에 이천쌀을 이용한 관련 상품까지 홍보 및 판촉효과를 볼 수 있는 것이다. 그러므로, 브랜드 특히 지역브랜드는 지역인지를 제고하고, 지역의 이미지를 상승 발전시키는 차원에서 관리되어야 한다.

이러한 관점에서 현 충주를 중심으로 한 충북 북부지역 농산품을 보면 브랜드 효과를 극대화하는데는 많은 제약점이 있다. 한 예로 쌀의 경우 지역브랜드가 지나치게 많다. 남한강 쌀, 충주호 쌀, 달래강 쌀, 금가(지명)청결미 등. 이외에도 수십종의 브랜드가 있다. 지나치게 많은 브랜드는 소비자들에게 혼동을 줄뿐만 아니라 지역 쌀의 고유한 이미지를 형성하는데도 한계가 있으며, 이천쌀과 같은 부수적인 효과도 기대할 수 없다. 그러므로, 지역브랜드를 엄격히 관리하는 시책이 필요하다. 예를 들어, 고품질의 쌀만 지역 관련 브랜드를 사용하도

록 장려하고, 중하급 품질의 쌀은 브랜드를 사용하지 않거나 사용하더라도 지역을 연상시키지 않는 브랜드를 사용하도록 장려하여야 한다.

특별히 직접적인 지명이 들어가는 브랜드는 엄격한 품질관리를 하도록 해야 한다. 이로 인해 지역의 이미지를 높이고, 더불어 향후 고속도로로 인해 활성화될 것으로 예상되는 관광산업 등에서의 부수적 효과까지 기대할 수 있을 것이다.

대표적 지역브랜드인 충주사과의 경우 혁신적인 역량 강화 정책이 필요하다. 최근 신세대의 취향 변화, 외국 농산물의 수입 등으로 인해 과일 선호도가 바뀌어지고 있는 추세에 있다. 그러므로 앞으로 사과수요를 직접적인 판매에만 의지하지 말고 수요를 다각화할 필요가 있다. 다시 말해 직접적인 판매 외에 사과를 이용한 간접상품의 개발 및 홍보를 통해 사과에 대한 간접수요를 늘여야 한다는 의미이다. 이러한 관점에서 최근 지역의 사과국수, 사과삼겹살 등의 상품화 노력은 매우 고무적이다. 앞으로 이러한 상품에 대해 엄격한 브랜드 관리 및 대대적인 홍보가 이루어질 필요가 있으며, 한편으로 사과를 이용한 관련 상품의 추가적 개발이 시급히 이루어져야 한다. 이를 위해서는 많은 사과 관련 전문가들의 육성 및 관리가 전제되어야 할 것이다.

2) 신규 전략 업종의 개발

21C의 농업은 고부가가치여야 될 뿐만 아니라, 친환경적이며 지역의 이미지를 살릴 수 있어야 할 것이다. 이러한 측면에서 본다면 지역의 특성화된 전략 업종으로 화훼산업을 고려할 수 있다.

화훼산업을 고부가가치의 산업일 뿐만 아니라 친환경적이어서 지역의 이미지를 증대시킬 수 있는 전략 산업이 될 수 있다. 과거 충북 북부지역의 경우 교통시설의 상대적 낙후에 따른 수도권과의 공간적 괴리로 인해 신선도가 생명인 화훼산업에 걸림돌로 작용했던 것이 사실이다. 그러나 고속교통시대에 들어선 지금 화훼산업의 가치를 재검검할 필요가 있다고 생각된다. 더군다나 국내에는 아직 화훼도시로서의 인지도가 높은 도시가 없는 실정이다. 이러한 상황에서 화훼도시로서의 위상을 강화해 나가는 것은 농촌의 소득 증대뿐만 아니라, 화훼도시라는 이미지에 따른 충북 북부지역 관광산업의 활성화도 기대할 수 있을 것이다.

3) 생산 및 유통 효율화에 의한 가격경쟁력 강화

앞서 고속교통시설은 직접적 효과로서 운송비용 절감 효과를 파생시킨다고 언급한 바 있다. 이 효과는 농업에서는 원가절감에 따른 농산물의 가격경쟁력 강화의 형태로 나타나게 된다.

가격경쟁력 강화 차원에서 보다 확실한 원가우위를 지켜나가기 위한 대안으로 생산 및 유통효율화에 의한 가격경쟁력 강화를 생각해 볼 수 있다. 이는 생산요소의 공동구매, 공동유통, 공동관측으로서 가격경쟁력을 강화한다는 것이다. 예를 들어, 농약이나 비료와 같은 생산요소를 공동구매함으로써 생산요소의 구입단가를 낮출 수 있을 것이며, 생산물을 공동저장,

공동수송, 공동관측 함으로써 유통비용 및 관측비용의 발생을 억제할 수 있을 것이다.

이러한 관점은 최근 공동화 전략이라는 형태로 2차 산업이나 3차 산업에서도 널리 이용되고 있는 경쟁력 강화 전략 중의 하나이다.

4) 농업전문인력 육성

농촌경쟁력 강화 방안들은 기본적으로 농업전문인력에 의해 보다 효과적으로 추진될 수 있다. 모든 활동들은 인적자원에 의해 계획되고 추진되는 만큼 농촌경쟁력 강화의 성패는 전문성 있는 인력에 달려있다고 해도 과언이 아니다. 이러한 관점에서 농업전문인력은 반드시 필요하다고 할 수 있다.

이러한 차원에서 충북 내 몇몇 자치단체가 시행하고 있는 여성농업인을 포함한 농업인 육성사업은 확대 추진되어야 할 것이며, 나아가 신규 취농 및 귀농 인력의 유치를 위한 지원을 확대해 나가야 할 것이다.

일본 지방자치단체의 경우 농업인의 자체학습조직의 결성을 돕고, 농업 관련 학습프로그램을 소개하며, 농업 관련 학습 및 연수비용을 보조할 뿐만 아니라, 귀농자에 대해서는 주택 제공 및 농촌생활이 안정될 때까지 생계비를 지원하는 등의 파격적인 지원을 아끼지 않음을 주지할 필요가 있다.

2. 2차 산업 관점

앞서 지역민들의 인식조사에서 많은 지역민들이 향후 지역경제가 발전할 것이라고 언급한 것은 바로 2차 산업의 발전을 염두에 둔 것이 아닌가 생각된다. 사건으로도 고속교통시설은 곧 교통의 개선을 의미하기 때문에 제조업체 유치에 많은 긍정적인 영향을 줄 것으로 예상된다(기타 Liew and Liew(1985), 김홍배 외(1997)의 연구 참조).

그러나 지역 제조업의 발전 형태는 타지역 제조업의 발전 형태와는 많이 다를 것이다. 김균태(1999)에 의하면 과거 고속도로는 제조업 중 특히 목재·나무제품 제조업, 종이 및 종이제품제조업·인쇄 및 출판업, 기타제조업(컴퓨터 및 사무용기기 제조업, 전자부품·영상·음향 및 통신장비 제조업, 의료·정밀·광학기기 및 시계제조업, 자동차 및 트레일러 제조업 등)등의 업종에 상대적으로 많은 생산성 증가효과를 가져왔다고 한다. 그러나 충북 북부지역의 경우 충청북도의 기업정책, 보편화된 환경의식, 미래의 가치창출 정도에 대한 주민의식 등으로 인해 고부가가치의 환경친화적 업종이 전체 2차 산업을 주도할 것으로 예상된다. 특별히 최근 충청북도 자치단체가 바이오산업 육성 의지가 강하기 때문에 이러한 측면이 지역 2차 산업에도 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

지역 2차 산업을 더욱 활성화시키기 위해서는 자체적인 투자유치단의 발족을 적극 검토해야 한다. 여기서 투자유치단의 임무는 기업 관련 제도의 수정 및 보완, 수도권 기업들을 대상

으로 직접적인 일대일 홍보 업무 등이 되도록 한다. 이를 위해서는 가급적 대내외적 실무경험이 풍부한 내·외부 인력들로 투자유치단을 구성해야 할 것이다. 이에 덧붙여 지역민들이 설문조사에서 언급한 기업 이전 보조금, 각종 세제 혜택 등으로 기업들에게 인센티브를 주는 방안도 적극 강구되어야 한다.

이러한 제조업체 유치는 지역민들이 지역경제를 활성화시키기 위해 필요한 가장 중요한 과제의 하나로 꼽은 바 있다.

3. 3차 산업 관점

3차 산업은 고속교통시설의 개통에 의해 선별적으로 긍정적 영향이 있을 것으로 예상된다. 이는 3차 산업이 서비스 업종이 주류를 이루고, 지역교류에 상대적으로 영향을 많이 받기 때문이다.

그렇다면 3차 산업의 세부업종 중 긍정적 영향을 얻을 지역의 세부업종은 무엇인가? 이는 1차 산업과 마찬가지로 지역할당효과에 의해 어느 정도 짐작할 수 있다. 앞서의 방법과 똑같은 방법으로 업종별 지역할당효과의 추정 결과, 도매 및 소매업, 금융 및 보험업, 공공보장 및 사회보장행정업 등이 추정치가 200~600 사이로서 비교적 경쟁력이 있는 것으로 나타났다. 반면, 숙박 및 음식점업이나, 교육서비스업, 기타공공 사회 및 개인서비스업, 부동산 및 임대업 등은 추정치가 -100~-600 사이로서 상대적으로 경쟁력이 낮은 것으로 나타났다. 이는 이 업종들이 앞으로 고속교통시대에 상대적으로 덜 혜택을 받을 것임을 시사한다.

본 연구의 세부적 초점이 되는 관광 관련 업종의 경우 기회와 위기가 동시에 상존함을 유의해야 한다. 기회로서는 접근성의 개선으로 인해 관광객 증가 가능성을 들 수 있을 것이다. 그러나 접근성의 개선은 관광객의 입장에서는 머무르는 관광이 아니라 당일 코스로 스쳐가는 관광이 될 수도 있음을 시사한다. 결국 교통이 불편할 때는 관광객 유치에는 애로사항이 있어도 관광객들을 머무르게 하기는 유리했다. 하지만, 교통이 편리해지면서 관광객의 수는 증가할지 모르지만 그만큼 더 머무르게 하기 어려워지는 결과를 초래할 수도 있다.

기회를 살리고 위기를 극복하기 위해서는 충북 북부지역의 레저, 휴양, 관광도시로서의 위상을 강화하는 방안을 검토할 수 있다. 충북 북부지역은 충주호, 월악산, 단양 8경, 수안보온천이라는 천혜의 관광자원과 스키장, 골프장 등의 다양한 고급위락시설, 기타 탄금대, 충렬사 등의 역사관광자원 등을 폭넓게 갖추고 있기 때문에 기반여건은 매우 좋다할 수 있다. 더구나 고속교통시설의 개통으로 말미암아 접근성이 좋아졌기 때문에 주변상황도 매우 호의적이다.

이러한 상황에서 미래 지향적인 관점을 가지고 대중적이며 젊은 취향의 모토(ex. 내륙의 바다 충주호로 오십시오, 쾌적하고 가까운 충주호로 오십시오)를 개발하고, 개발된 모토를 수도권을 중심으로 적극 홍보해 나감으로써 충북 북부지역하면 '내륙 제 1의 쉬어가는 관광

지'라는 연상이 생겨날 수 있도록 해야 한다.

더불어 이 지역 충주, 제천, 단양 등의 자치단체가 공동마케팅을 펼치는 방안도 레저, 휴양, 관광도시로서의 입지를 강화하기 위한 하나의 방안이 될 수 있다. 이들 각 지역은 최근 고속도로의 개통으로 지역발전을 위한 노력이 활발한 지역으로서, 함께 지역공동체를 형성하여 레저, 휴양, 관광지역으로서의 위상을 범국민 차원에서 강화시켜 나간다면 상당한 시너지 효과를 거둘 수 있을 것이다.

이외에 향후 시장성, 수도권과의 접근성, 조용하고 쾌적한 환경, 무료함을 달랠 수 있는 다양한 관광자원 등을 고려할 때 실버산업을 향후 전략산업으로 육성하는 방안도 지역의 3차 산업을 활성화시키기 위한 하나의 대안이 될 수 있을 것이다.

V. 맺음말

본 연구는 2000년 이후 고속교통시대를 맞은 충북 북부지역에 초점을 맞추고, 고속교통시대가 지역경제에 미칠 영향과 함께 지역민들이 고속교통시대에 효과적으로 대처해 나가기 위한 방안들을 업종경쟁력 강화 관점에서 서술하였다. 구체적으로 지역경제에 미치는 영향은 1·2·3차 산업 관점에서 살펴보았으며, 업종 경쟁력 강화 측면은 1차 산업에서는 농업을 중심으로 2차 산업에서는 제조업을 중심으로 3차 산업에서는 관광 관련 업종을 중심으로 살펴보았다.

이러한 연구는 충북 북부지역민들의 입장에서 볼 때 현실적으로 매우 중요한 의미를 지닐 뿐만 아니라, 지방자치단체의 정책 결정에 있어서도 유용한 참고자료가 될 수 있을 것이다. 더불어, 지방경제나 지방정책에 관심이 많은 일반인들에게도 본 연구는 충북 북부지역에 대한 이해를 넓히는데 많은 도움이 될 것으로 생각된다.

그러나, 본 연구는 계량적인 접근보다는 정성적인 접근을 취하고 있기 때문에 주관성이 다소 개입되었을 수 있으며, 지역의 범위가 충북 북부지역에 한정되어 있기 때문에 연구의 일반성 측면에서 다소 한계가 있을 수 있다.

그러므로, 향후 연구는 보다 객관적인 접근 방법으로 고속교통시설이 지역경제에 미치는 영향을 세부적으로 파악할 필요가 있으며, 이를 바탕으로 보다 일반화된 시사점을 얻을 필요가 있다.

하지만 본 연구는 지역적인 관점에서 볼 때 최근의 중요한 현안을 포괄적으로 다루고 있다는 점에서 그 의의가 깊다 할 수 있다.

참고문헌

- 김균태 (1999), “사회간접자본의 경제적 효과 분석-도로와 철도를 중심으로-”, [중앙대학교 석사학위 논문], 중앙대학교.
- 김홍배, 원계무, 박재룡, 이택준 (1997), “경부고속전철이 지역경제에 미치는 영향”, [국토계획], 제32권, 제1호, 대한국토·도시계획학회, 201-212.
- 복기찬, 이의준, 이세홍 (2002), “고속도로 건설이 국가경제에 미치는 영향 분석”, [고속도로], 64호, 한국도로공사, 14-35.
- 전경구 (1997), “고속도로가 낙후지역경제에 미치는 영향 : 유통업을 중심으로”, [한국지역개발학회지], 제9권, 제2호, 한국지역개발학회, 17-28.
- 안기정 (2000), “접근성의 향상과 지역개발 전략”, [한양대학교 환경대학원 석사학위 논문], 한양대학교.
- 이상호 (2001), “고속도로와 도시 및 지역개발(I) : 고속도로건설이 지가에 미치는 영향”, [논문집], 제5집, 한밭대학교 산업과학기술연구소, 141-150.
- 이주훈 (2000), “고속도로 건설사업과 지역경제 분석”, [인문사회과학연구], 제3집, 한서대학교 인문사회과학연구소, 171-190.
- 충청북도 (각 연도), [사업체 기초통계조사 보고서].
- 통계청 (각 연도), [한국통계연감].
- _____ (각 연도), [사업체 기초통계조사 보고서].
- 황의진 (1996), “고속도로 건설이 도시성장에 미치는 효과예측 모형에 관한 연구”, [조선대학교 대학원 박사학위 논문], 조선대학교.
- 황의진 (2002), “교통시설건설이 도시성장에 미치는 영향분석-고속도로건설의 효과 예측 모형을 중심으로-”, [국토계획], 제37권, 제2호, 대한국토·도시계획학회, 159-172.
- _____ (2003), “고속도로시대에 지역재래시장 활성화에 관한 연구”, [사회과학연구], 제16집, 건국대학교 사회정책연구소, 265-281.
- Eagle D. and Y. Stephanedes (1987), “Dynamic Highway impacts on economic development”, *Transportation Research Record*, 1116, 56-62.
- Forkenbrock, D. J. and N. J. Foster (1990), “Economic Benefits of a Corridor Highway Investment”, *Transportation Research Record*, 24(4), 202-312.
- Gaegler A. M., March J. W. and P. Weiner (1979), “Dynamic social and economic effects of the connecticut Turnpike”, *Transportation Research Record*, 716, 28-32.
- Liew and Liew (1985), “Measuring The Development Impact of A Transportation System: A Simplified Approach”, *Journal of Regional Science*, vol. 25, No.2.

<http://www.kinds.or.kr>.

<http://www.freeway.co.kr>.