

## International Transportation Economics Association

### Annual Conference 2018 참석

#### I. 출장 개요

##### □ 출장목적

- 도시경제학 관련 학술대회 중 하나인 International Transportation Economics Association (ITEA) 연례학술대회 참석
- 2018년 기본과제 ‘도시의 성장과 집적에 대한 연구’의 내용 중, 거점도시와의 거리에 따른 도시성장의 차이를 리포트하고 다양한 연구자들로부터 의견을 수렴하여 과제의 수월성과 엄밀성 제고

##### □ 출장지: 홍콩

##### □ 출장자: 문윤상 부연구위원

##### □ 기간: 2018년 6월 26일 (화) ~ 30일 (토)

##### ○ 주요일정

6/26: 출국(인천 → 홍콩, KE601)

6/27~29: 국제학술모임 참석 및 발표

6/30: 귀국(홍콩 → 인천, KE614)

## II. 주요 활동 내용

- 학회 중 지역관련 연구와 환경에 대한 세션에 주로 참석하고 연구자들과 토론을 통해 최신 연구의 동향을 파악
- 주요 세션의 연구결과는 아래와 같음
  - Climate change and cost-benefit analysis of rail investments: estimating the impact of renewal from a life cycle perspective by Alain Quinet (SNCF Reseau)
    - 파리협약에 의한 CO2 줄이는 것이 정부의 노력이 됨에 따라 CO2를 발생하는 투자들의 CBA가 변해야함. 이 페이퍼에서는 인구 증가 등을 통제하였을 때 미래의 CO2증가에 의한 나쁜 영향이 커지는 것을 예시를 통해 보여주고, 더 많이 CO2 발생과 그에 따른 더 많은 감축노력을 해야하며 그에 맞게 정책을 변화시켜야한다는 시사점을 제시
  - Autonomous Vehicles, residential parking prices and car use by Francis Ostermeijer (VU Universit of Amsterdam)
    - 도심에 사는 가구들이 외곽에 사는 가구들에 비해 자동차 소유율이 낮음. 더 나은 대중교통의 접근성, 차가 필요하지 않는 가구의 선택, traffic jam으로 도심에서 사용하는 것이 더 비쌌 외에 자동차를 소유하려면 주차공간을 가져야 하는 이유가 있을 것임. 주차공간에 대한 가격을 측정하여 주차가격에 대한 자동차 소유 탄력성이 -0.5%임을 보임. 그에 비해 AV를 사용할 경우, 그 효과가 없어질 것으로 예상됨.
  - Keynote Lecture by Masahisa Fujita (Kyoto University): Promoting Globalization and Diversity in the 21st Century: From the Viewpoint of Spatial Economics
    - 21세기 문화의 다양성과 근대화의 관계에 대해 논의함. 경제를 비롯한 많은 부분이 세계화 됨에 따라 지역의 다양성의 중요성이 높아지고, 그에 대해 이론적 모델을 제시함. 역사적인 사례로 7~8세기에 이루어진 실크로드와 해상을 통해 아시아와 유라시아의 무역을 통해 각 지역이 어떻게 발전해왔는지 설명함. 21세기에도 중국의 일대일로 정책은 그와 같은 역할을 할 것이며 세계화와 각 지역의 발전에 공헌을 할 것으로 예상함.
  - Market Potential Approach to Urban Growth: A Case in South Korea by Yoon Sang Moon (KDI)
    - 도시성장에 Market Potential이 중요한 요소임에 많은 사람들이 공감함. 하지만 엄밀히 해석하면, 큰 도시들은 계속 커지며, 작은 도시들이 계속 작아지는 결과가 나오는 결과를 보이기 때문에, 대안을 고민해야 더 좋은 연구가 될 수 있을 것으로 보임. 또한, 큰 도시 혹은

지역에 대한 비교가 필요하며, MP가 중요한 요소임에는 교통기반이 중요한 역할을 하는 듯하며 실제 교통비용을 고려한 MP를 계산하는 것이 엄밀해 보임.

○ Roads and the geography of economic activities in Mexico by Harris Selod (World Bank)

- 교통시설의 발전, 특히 도로시설의 증가가 지역의 고용증가와 특성화에 어떠한 영향을 주는 지 MP와 MA로 접근함. 멕시코에서 도로의 증가로 많은 지역에서 MP와 MA가 증가함에 따라 지역이 발전하고 특성화가 진행됨. 이는 교통시설의 발전이 각 지역의 연결성을 증대시켜 주어 각 지역의 특성에 따른 전문화가 이루어지기 때문인 것으로 보임. 연구의 엄밀성을 위해 IV를 사용하였고, 미국과의 경계에서 특이한 현상도 발견됨.

○ Evaluating the transport-mode-specific trade effects of different transport infrastructure types by Jan Wessel (University of Munster)

- 교통시설의 발전, 도로와 철도에 대한 투자가 수출입에 미치는 영향을 연구. EU에 속한 나라를 중심으로 EU내 무역의 증가가 보임. 하지만, 효과는 어떤 교통시설이냐에 따라 다르게 나타나며 도로가 중요한 요소로 보임. 또한 수출과 수입에 따라서도 다르게 나타나며 수출에 더 큰 영향이 있는 것으로 보임.

○ Productivity effects of an exogenous improvement in transport infrastructure: The Bridge by Ismir Mulalic (Kraks Fond)

- 교통기반시설 중, 다리의 연결이 지역의 생산성에 미치는 영향에 대한 연구. 섬지역이 많은 덴마크에 주요 지역을 연결하는 다리가 새로 연결된 전후 각 지역의 생산성의 차이를 비교 연구함. 이 다리의 연결을 통해 지역의 연결성이 높아진 지역에서 생산성이 크게 높아졌으며 그 지역의 임금과 지대도 함께 높아진 것으로 나타남. 반면, 그 지역의 기업들의 이윤이 크게 높아지진 않음.

○ Growth or relocation? The impact of an intracity transport project on the spatial distribution of economic activities by Csaba Gabor Pogonyi (Imperial College London)

- 런던지역의 메트로 라인의 연장을 통해 나타난 경제활동의 이동에 대한 연구. 런던이 동부로 확장됨에 따라 연장된 메트로 라인은 역이 가까운 지역에 고용과 기업수를 늘리며 역근방의 경제에 지대한 영향을 준 것으로 보임. 하지만, 이는 그 지역의 경제활동의 증가가 역과 가깝지 않은 지역의 쇠퇴와 연결되므로, 그 순수효과는 제한적일 것으로 예상됨.