

시
멘
트
의
輸
送
難

社會間接資本擴充과 直接生産活動은 均衡되어야 한다

1

鐵道·道路·港灣·電力·通信 등에 대한 投資를 흔히 「社會間接資本」의 擴充이라는 말로 표현한다. 이는 「直接生産活動」과 區別되는 것으로 「허슈만」은 다음과 같은 네가지 特性을 지니는 것이라 하였다. 즉 첫째 社會間接資本은 이것이 제공하는 用役으로 許多한 經濟活動의 實行을 촉진하며 또 어떤 意味에서는 後者를 위해 必要不可缺한 것이다. 둘째 社會間接資本이 제공하는 用役은 사실상 모든 나라에서 公的機關 또는 國家統制를 받는 民間機關에 의한 것이며 따라서 그것은 無料이거나 公的機關이 定하는 料率로 供給된다. 셋째 社會間接資本의 用役은 輸入되지 않는다. 넷째 社會間接資本의 造出을 위한 投資는 資本·產出量比率이 높을뿐만 아니라 技術的不可分性을 갖는 것이다.

그런데도 社會間接資本을 만들어내는 데는 이를 直接生産活動과 均衡시켜 가면서 發展해야 한다는 主張과 서로 不均衡을 取하면서 앞서거나 뒤따라가는 理論이 있음을 注目할수 있다. 前者의 경우는 「넉시」나 「로젠스타인·로단」에 의한 均衡發展理論이고 後者の 경우는 「허슈만」이 提起한 不均衡發展理論이다. 물론 이 두가지 立場은 기본적으로 서로 다른 理論的根據를 갖는 것이기는 하지만 모두 그럴만한 구실을 갖는 것으로 理解할 수 있다.

이런 뜻에서 먼저 社會間接資本이 直接生産活動과 均衡的으로 發展해야 한다는 均衡的開發論을 보면 그것은 무엇보다도 후진국에서는 資本形成이 需要와 供給의 兩面에서 빈곤의 惡循環을 겪고 있음으로 이를 打破하기 위해서는 特定의 한 두 産業만을 만들어 내는 것이 아니라 生産性を 높일 수 있는 各種産業을 廣範圍하게 同時에 만들어 내지 않으면 안된다고 하는 것이다. 그러니까 이들 各産業間的 相互的인 需要의 補完性を 擴大하여야만 된다는 立場이고 需要의 不分割性を 강조하는 理論이라 할것이다. 따라서 社會間接資本의 形成면에서도 이는 直接生産活動

東亞日報 論說委員 李 甲 燮

과 一定한 均衡關係를 유지할 것을 요구한다.

이에 대해 「허슈만」流의 不均衡開發論은 社會間接資本과 直接生産活動은 그 어느것이 든지 먼저 開發되어 다른 部門의 誘發의 投資決意를 擴大化 시킴으로써 發展의 「에너지」를 촉구하여야 한다고 보는 것이다. 따라서 이는 兩者가 同時에 擴張할 수 없는 것이라면 社會間接資本은 直接生産活動에 先行하여 開發되는 「先行型」과 直接生産活動에 뒤떨어져서 開發되는 「隘路打開型」으로 區分할 수 있고 또 미리 選擇될 수 있다. 이 경우 「허슈만」은 대체로 隘路打開的 投資에 높은 優先順位를 부여하고 있지만 投資選擇의 基準은 社會間接資本과 直接生産活動의 兩者에 使用되는 資源으로 測定된 生産의 極少化로 直接生産活動의 產出量을 極大化하는데서 찾는다.

물론 「로젠스타인·로단」의 均衡開發論이 나 「허슈만」의 不均衡理論은 이로써 完璧性을 갖추었다고는 볼수 없을 것이다. 엄밀히 따져 이 두가지 理論은 그 自體모순된 點이 內包되고 있다고 볼수 있다. 「로젠스타인·로단」은 한편에서는 이와같이 需要의 不分割性에 주목하며 産業間需要의 補完性效果를 높이기 위해 均衡的開發論을 내세우고 있으나 다른 한편 生産의 不分割性을 내세우고 있음으로 서로 다른 産業部門間的 均衡開發을 반드시 保障하는 것이 못된다. 가령 京釜高速道路의 建設은 部分的인 完成으로 別로 意味가 없는 것이나 이의 建設이 必要할 때에는 隘路打開的인 投資를 뜻하는 것이나 完成후 상당한 期間의 先行型的 投資의 性質을 띠게 될 것이다. 또 「허슈만」은 不均衡開發論을 들고 나서고 있다지만 이로써 社會間接資本과 直接生産活動이 어떠한 경우에 있어서는지 반드시 不均衡關係로 發展의 계기를 찾아야함을 뜻하는 것은 아니다. 경우에 따라 社會間接資本과 直接生産活動의 兩者가 使用한 資源으로 測定된 生産費를 極少化하여 直接生産活動의 產出量을 極大化하는 投資의 選擇이 社會間接資本과 直接生産活動의 均衡的發展經路에서 이루어질 수도 있기 때문이다.

실령 그렇다 하더라도 이와같은 理論은 그 어느 것이나 社會間接資本의 役割을 否定하는 것이

아니며 도리어 그 重要性을 강조하기 위한 것으로 볼수 있다. 均衡開發論은 그 나름으로 社會間接資本의 造出을 力說하는 것이 되는 것이고 不均衡理論은 先行型和 隘路打開型을 區分하여 또한 이를 강조한다. 만약 現實의 條件이 社會間接資本部門에 隘路가 發生하여 直接生産活動에 지장을 초래하고 있다면 論議는 더욱 明白하게 될 것이다.

2

社會間接資本에 관한 迂遠한 論議를 더욱 되풀이할 필요는 없을 것이다. 現實의 經驗으로도 이는 충분히 알수있는 사실이다. 시멘트 産業이 輸送難으로 困難을 당하고 있는 사실도 그 한가지 例이다. 어쩌면 시멘트輸送難은 시멘트産業의 急速한 擴張을 無意味한 것으로 돌리고있다 하여도 過言이 아니며 시멘트産業의 더욱 급속한 建設擴張에 무지할 수 없는 支障要因이 된다고 할수 있을 것이다.

금년에 들어서만 하여도 1月中 시멘트輸送은 종래 生産量의 약85%를 맡고있는 鐵道輸送이 如意치 않아 生産量의 75%를 貨車輸送에 예정하고 있음에도 鐵道輸送計劃은 그 折半에 미달하는 것이라한다. 즉 1月中 시멘트의 鐵道輸送計劃은 生産豫定量 582萬톤의 79%인 460萬톤(日平均貨車 360輛)을 消化하여야 業界의 需要에 對處 할수 있는 것임에도 실지의 計劃은 日平均貨車配定計劃은 불과 160輛이고 약 200百萬톤의 시멘트가 輸送可能할 것으로 예정된다. 1月の 輸送事情만으로 한해의 事情을 速斷할 수 없으나 1月中의 生産量에 대한 鐵道輸送率은 시멘트輸送難을 端的으로 설명하여 주는 일이 될 것이다.

물론 그렇다해서 自動車輸送이나 海上輸送이 반드시 鐵道輸送難을 고스란히 덜어 줄수 있는 것도 아니다. 그것은 그것대로의 增大要因을 가지면서 극히 一部를 鐵道輸送에 代替하고 있는 셈이다. 실령 自動車輸送과 海上輸送이 鐵道輸送의 一部를 代替한다 하더라도 그것은 苦悶之策임이 틀림없다. 현재와 같은 道路·港灣條件 自動車와 船舶輸送의 費用條件은 技術的 物理的

인 면에서나 經濟的인 면에서 아울러 海上 및 自動車輸送의 不利함을 가리켜준다.

확실히 지난 몇해동안의 輸送實績이 보여주는 傾向은 문제의 深刻성을 날로 더 하여왔음을 짐작케한다. 지난 몇해동안 시멘트는 生産이 크게 늘어났으며 또 이에 따라 輸送量도 급속히 增大하였다. 鐵道便의 輸送量도 크게 늘어났고 自動車便과 船舶便도 급속한 增大率을 보여 주었다. 그러나 이는 그만큼 輸送能力의 限界에 다가가고 있음을 뜻하는 것이었다. 輸送량의 增大는 바로 輸送難의 增大였던 것이다. 鐵道輸送만 하더라도 비록 絕對量은 늘었다고 하지만 輸送需要의 급속한 增大에 충분히 對處할 수 없어 그 比重은 점점 떨어지는 傾向이다. 시멘트 總輸送量에서 鐵道便이 차지하는 比重은 65년에 89%, 66년에 87%, 67년에 87%, 68년에 84%이었다. 이는 鐵道輸送能力이 더 이상의 시멘트輸送을 감당할 수 없기 때문이며 産業이 船舶便을 自發的으로 선택한 결과가 아닌 것으로 본다.

그리고 經營合理化로 鐵道輸送과 競爭이 可能視되는 海上輸送도 港灣施設 및 裝備의 不備와 輸送手段의 不足으로 輸送량의 증대는 限界輸送費의 增大를 가져오고 隘路에 直面하고 있다. 가령 시멘트生産地에 近接하고있는 墨湖港의 경우만 하더라도 港內平均水深은 3미터 내지 8미터에 불과하여 大型船舶의 出入이 困難하고 同時接岸能力은 3千噸級 2隻, 5百噸級 2隻, 300噸級 2隻으로 모두 7千600噸밖에 안되며 年間荷役能力은 248萬噸으로 無煙炭, 시멘트등의 大量輸送에 對處할만한 産業港으로서의 결코 훌륭한 편이 못된다. 大型船舶의 出入을 困難케하는 港灣條件은 大型船舶이 지나는 輸送費節減의 利點을 살리지 못하고 마는 법이다.

그렇다고 自動車便輸送이 有利한 條件을 가지고 있는것도 아니다. 처음부터 그것은 더욱 論할 餘地없이 不利한 것이고 鐵道편이나 海上편과는 도저히 競爭이 될수 없다.

이와같은 輸送難은 무엇보다도 시멘트生産能力의 급속한 擴張에도 불구하고 運輸交通投資를 게을리 하였는데 다가 各輸送手段間의 運賃體系가 제대로 안되어있고 交通體系가 不均衡狀態에 놓여있는데 기인한다고 볼수 있을 것이다. 물론

이는 비단 시멘트輸送에 限한 일은 아니고 國內의 一般의인 輸送難과 밀접한 관련하에 초래된 것이다. 특히 시멘트産地라하여 輸送事情이 好轉될만한 對策이 있는 것도 아니며 도리어 시멘트生産의 增大와 시멘트産地의 다른 物資에 관한 輸送需要의 急增을 고려에 넣는다면 시멘트産地의 輸送事情은 國內의 一般의인 輸送難을 단적으로 드러내는 것이 될는지 모른다.

運輸交通投資의 落後相은 輸送手段의 大宗이라 할수 있는 鐵道投資의 過少에서 알수있고 鐵道輸送의 過重負荷에서도 알수 있다. 66년말 현재 鐵道の 線路總延長은 60년말보다 겨우 10%가 늘었을뿐이고 貨物輸送량은 같은 期間중에 66%가 늘었으며 鐵道「다이어」過密化의 現象을 가져왔다. 일반적으로 運輸交通投資는 需要의 증대에 對處할수 없을 정도로 뒤떨어져 있다.

各輸送手段間의 運賃體系가 不適當하다는 사실은 海上運賃보다 상대적으로 비싸야할 鐵道運賃이 도리어 海送運賃보다 무려 40%내지 50%가 싸고 自動車에 의한 輸送費가 다른 輸送手段의 그것과 도저히 競爭이 안된다는데서도 明白히 알수 있다. 결국 各輸送手段의 負荷率면에 不均衡을 가져옴으로써 總體的인 輸送량의 極大化에 지장을 가져오고 있다.

그리고 輸送難을 일으키는 또 하나의 要因으로서 各輸送手段이 均형된 體系化를 期하지 못하고 있다는 사실을 들수 있가. 全國的으로 輸送량의 各運輸手段別 分擔率을 보면 鐵道가 85%, 自動車便이 8%, 그리고 內航海運이 7%라는 跛行相을 보여주는데 시멘트産地의 경우도 정도의 차는 있으나 비슷한 말을 할 수 있다.

3

1965년 11월부터 1966년 5월까지 7개월간에 걸쳐 우리나라 交通部門全般을 조사한 IBRD交通調查團의 調査에 의하면 우리나라 輸送需要는 國民總生産의 增大에 대하여 2.13의 彈性係數를 가지고 增大하고 있다고 한다. 國民總生産이 1%, 成長하면 輸送需要는 2.13%씩 增大하는 셈이다. 따라서 이는 급속한 工業化와 經濟의

高度成長에는 이를 훨씬 앞지르는 輸送能力的 擴張이 수반되어야 함을 말하는 것이다.

그런데도 현재의 우리 實情은 그렇지 못하다. 運輸部門은 항상 다른 部門의 活動에 뒤떨어지는 경향 이었고 直接生産活動에 지장을 주는 隘路要因이 되어왔다. 따라서 運輸部門에 대한 投資는 關聯되는 直接生産活動의 擴張을 위한 「隘路打開型」의 投資가 고작이다. 國家經濟政策이 社會間接資本의 形成을 等閑視하는 느낌마저 주는 것이다.

이러한 형편에서는 시멘트輸送難이 일어나는 것이 오히려 당연하다. 시멘트輸送難이 일어나지 않는다면 그것은 다른 物資의 輸送을 희생하고서만 可能한 일이다. 이는 특히 시멘트産地의 特殊한 輸送事情을 고려에 넣는다면 더욱 그렇게 말할수 있을 것이다. 未久에 시멘트産地의 全貨物輸送需要는 國內貨物輸送需要의 3分之 1에 이를 것을 생각한다면 輸送能力은 사실 너무나 빈약하고 落後된 것이라 하지않을수 없다.

對策은 時急하다 隘路打開에 한시라도 주저해서는 안될 것이다. 全國的인 輸送能力的 擴張도 時急하나 地域的인 特殊性을 고려에 넣은 投資

의 優先順位로 시멘트産地의 輸送難은 대목 緩和되어야 한다. 물론 이를 위해서는 鐵道の 複線化, 電鐵化, 高速道路建設, 港灣施設의 擴張 港灣浚渫等 輸送下部構造에 대한 投資增大도 필요할뿐만 아니라 車輛과 船舶의 大量確保와 能率化를 위한 改善이 필요하다.

輸送難 解消를 위해서는 비단 이러한 物理的 技術的인 면에 대한 投資擴大뿐만 아니라 各輸送手段間의 運賃構造를 平準化할 필요가 있고 또 이들 各輸送手段部門의 經營條件이 競爭의이어야한다. 이는 輸送體系의 均衡化를 위한 기본적인 條件이다. 그러나 이를 위해서는 各手段別 運賃構造의 特殊性을 살린 平準化, 稅制上的의 支援 投資면에서의 支援등이 아울러 필요하다.

輸送難解消를 위한 또 한가지 方法으로서는 鐵道爲主의 運輸交通體系를 근본적으로 고쳐야 한다. 自動車輸送과 海上輸送의 利點을 최대한 開發하여 各輸送手段間의 不均衡을 是正하여야 한다. 적어도 長期的으로는 鐵道偏重의 運輸體系가 그냥 지속될 수는 없을 것이다. 그러나 이를 위해서는 投資政策과 輸送費政策에 合理的인 改革이 필요하다고 하겠다.

祝 姉 妹 結 緣

陸 軍 步 兵 第 3 師 團

師團長 陸軍准將 陸 璋 均 및 將兵一同



社團 韓 國 洋 灰 工 業 協 會
法人

會長 金 鍾 大 및 會員會社 役職員一同

“싸우면서 건설하자”