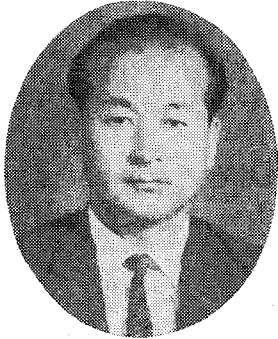


시멘트工業의 進路

—流通問題와의 關聯을 中心으로—



서울大學校 商科大學 教授
韓國經營研究所 所長
經濟學博士

吳 相 洛

1. 序 言

政府는 지금 京釜間 高速道路의 建設에 總力을 傾注하고 있는 듯한 느낌이다. 高速道路의 建設이 政治·經濟·社會·文化등 國家全體 또는 國民全體에 미칠 影響에 대하여는 이미 충분한 研究가 있었을 것으로 期待하지만 우선 그것이 國內 各產業分野에, 특히 시멘트工業에 미치는 經濟的 諸效果만을 살펴볼 때에도 여러가지 側面에서 分析·考察될 수 있을 것이다.

그러나 여기에서는 시멘트工業이 當面하고 있는 諸問題 가운데 그 流通關係를 살펴 봄으로써 비록 때늦은 感이 없지는 않으나 시멘트工業의 마케팅 問題의 一面을 提起하여 여기에 政府當局을 포함하여 시멘트工業의 諸利害關係者들에게 現實을 좀더 明確히 그리고 具體적으로 把握하도록 促求하려고 한다. 그 理由는 두말할 필요도 없이 이 마케팅 問題가 시멘트工業의 가장 切實한 問題中 하나이기 때문이다. 高速道路의 建設과 都心地에서 일어나고 있는 高層建物の 建設競爭에도 不拘하고 벌써 그 徵兆를 보이기 시작한 供給超過의 現象은 시멘트工業이 當面하고 있는 마케팅(國內外를 막론하고) 問題의 深刻性을 豫告해 준다. 이러한 實情으로 보아 시멘트工業의 마케팅에 대한 綜合的인

檢討에 있어서 그 考察對象이 될 수 있고 또 되어야 할 몇가지 事項을 提示·言及하기로 한다.

2. 國內市場 및 輸出問題

한때 三粉暴利 主役의 하나였던 명에롭지 못한 過去를 지닌채 우리나라의 시멘트工業은 周知하는 바와 같이 지금 國內로는 餘他的 諸產業 특히 建設產業과 建設用資材生産등이 後方聯關產業으로 되어 있고 또한 그 前方聯關部門으로 石灰石을 비롯한 各種 非金屬鑛石과 紙製品·電力등이 密接한 關係를 맺고 있어서 名實共히 基礎產業으로서의 比重은 점차로 增大되어가고 있는 것으로 보아야 할 것이다.

일찌기 國內시멘트工業은 政策的인 保護育成에 힘입어 長足の 發展을 할 수 있었던 것이 事實이다. 이는 그 基幹產業으로서의 性格을 勘案할 때 오히려 當然한 일로 認識되기도 한다. 그러나 이러한 政策支援과 保護는 어디까지나 戰略產業으로서의 本來的인 使命을 다 하였을 때 意義가 있는 것이며 萬의 1이라도 外換節約을 위한 輸入代替 및 國家的 至上目標인 產業近代化와 經濟建設을 뒷받침할 수 없거나 또는 이러한 使命이 所望스럽게 遂行되지 못할 때에는 마땅히 全面的인 再檢討과 再認識이 있어야 한다는

데에 異論의 餘地가 없을 것이다.

물론 이제와서 過去事를 들추는데에 時間을 虛費할 필요는 없다고 본다. 問題는 앞으로 國內시멘트工業이 그 産業上의 比重으로 볼때 效果의이고 適切한 政策支援아래 健全한 發展을 指向할 수 있어서 國家經濟秩序와 企業自體 그리고 消費者間에 원활한 經濟循環이 이루어지는 길을 摸索하자는데 主眼點이 있는 것이다.

事實上 지난해(1968年) 東洋第1을 자랑하는 大單位 맘모스 시멘트工場이 東海三陟地區에 建設되기 前까지만 해도 供給이 需要를 따르지 못해서 每年 外國產 輸入問題가 擡頭되었었다. 말하자면 그前까지 生産施設의 增設에만 集中되었던 시멘트工業의 對內外關心이 이제는 主로 市場·販路·輸送등으로 옮겨져가고 있는 것을 發見하게 된다. 따라서 첫째로는 國內·既存販賣經路의 整備와 強化및 潛在市場의 開拓을 위하여 農村生活의 近代化를 促進하는 結果로 나타나고 둘째로는 아직까지 충분한 成果를 올리지 못하고 있는 海外市場進出이 보다 深刻한 課

題로 登場하게 될 것이다. 이러한 意味에서 大單位工場의 竣工을 前後하여 시멘트工業界에서 強調하고 있는 다음몇가지 自發的 努力의 方向은 晩時之感은 있으나 比較的 的中한 것이었다고 보겠다.

즉 國內의 경우

① 새로운 市場開拓과 供給을 위하여 業界의 協助造成을 強化하고,

② 供給過剩으로 因한 赤字運營을 막으며 持續的인 成長을 위하여 特約店 및 同聯合會와의 提携를 強化하고

③ 臨海工場 製品를 除外한 거의 모든 시멘트가 全的으로 依存하고 있는 鐵道輸送의 確保努力에 拍車를 加한다.

한편 輸出을 위해서는

海外市場의 創造와 開拓 그리고 東南亞等에서 벌어질 日本 및 自由中國과의 價格競爭에서 이겨나갈 수 있도록 經營合理化를 통한 原價切下努力도 加一層 集中的으로 推進한다는 것 등이다.

<表 1>

시멘트需給實績

(單位:千%)

	國內生産實績	供給量		需要量			前年比國內消費增加率(%)
		國內出荷	輸入	輸出	軍納	國內消費	
1958	261 (—)	250	307	—	—	558	
1959	419 (62.3%)	413	41	—	—	454	-18.6
1960	464 (10.6%)	475	57	—	—	533	17.4
1961	511 (10.1%)	496	75	—	—	572	7.3
1962	789 (54.4%)	796	180	—	—	977	70.7
1963	778 (-1.5%)	785	277	—	—	1,063	8.8
1964	1,242 (59.6%)	1,154	—	19	15	1,154	7.9
1965	1,614 (29.9%)	1,479	—	50	83	1,479	28.2
1966	1,884 (16.7%)	1,712	190	10	147	1,902	28.6
1967	2,447 (29.9%)	2,232	533	7	199	2,766	45.7
1968	3,574 (46.1%)	3,468	106	16	269	3,359	21.4

資料: 韓國洋灰工業協會

註: ① ()內는 增加率

② 少數點未滿은 버림

表 1에 의하면 우리나라의 시멘트는 1964년부터 軍納과 輸出을 해오고 있다. 그런데 注目되는 事實은 지난 1967年중 5,315%의 赤字輸出과 同年度중 533,736%의 輸入을 들 수 있다. 이러한 現實은 結果的으로 外貨의 浪費以外에 다른

아무런 意義가 없었던 것임을 記憶해야 할 것이다. 또한 輸出問題를 考慮할 때 國內資源을 利用할 수 있고 稼得率이 높은 시멘트輸出은 輸出商品의 大宗이 없는 우리나라의 형편으로 볼 때 積極的으로 輸出增大努力을 기우려야 할 當爲性

에 直面하게 된다. 그렇다고 하면 이제 本格的인 輸出策이 摸索되어야 할 뿐만 아니라 赤字輸出이 아닌 稼得額을 考慮한 輸出増大努力이 切實히 要請되는 것이며 이것이 시멘트業界가 當面한 現實的 課題의 하나임은 前述한 바와 같다.

3. 需給과 輸送

이미 잘 알려져 있는 바와 같이 우리나라의 시멘트工業이 劃期的 發展을 이룩한 것은 現大韓洋灰의 聞慶시멘트工場이 1958년부터 年産 20萬% 規模를 갖추어 本格的으로 稼動되고 그때까지 輸入에 依存하여 오던 需要의 過半을 充當하게 되었던 때부터로 볼 수 있다. 또한 第1次 5年計劃期間中에는 3個의 新規工場이 竣工稼動되자 輸入代身 輸出과 軍納이 實現되어 시멘트의 需要形態가 多樣化되었다. 即 從來의 國內市場뿐만이 아니라 海外市場까지를 需要對象化함으로써 1964年代後 부터는 시멘트工業의 樣狀을 變化시켰던 것이다.

〈表 1〉에 의하면 1962年和 1965年度以後에 있어서의 需要增加趨勢가 餘他年度の 그것보다 훨씬 高水準임을 알 수 있다. 이는 두말할 나위도 없이 1962年度에 第1次 經濟計劃期間이 시작되어 全産業에 걸쳐 設備投資가 熱을 띄어 가던 때였고 1965年은 同計劃期間의 諸般 經濟活動이 事實上 本格的인 成果를 나타내기 시작하여 外資의 뒷받침을 받으며 各種 設備投資活動이 激增하던 때이었다. 이러한 增加趨勢는 1968년까지도 繼續되고 있어서 앞으로 國內의 시멘트 需要는 需要創造努力如何에 따라서 年平均 20~

30%線까지는 需要를 增加시킬 수 있으리라는 展望下에 시멘트業界에서 施設擴充을 繼續해왔다. 이러한 展望은 主로 第1次 經濟計劃期間中의 시멘트消費增加가 年平均 23.1%나 되었고 아직도 國內에 潛在需要가 많이 있는 點을 考慮할 때 더무니없는 豫測은 아니라고 할 수 있다. 國內시멘트 需要狀況은 지금까지의 例로 볼 때 生産施設의 擴充에 힘입은 生産增加趨勢의 急上昇에도 불구하고 國內需要를 카바할 수 있는 水準에는 이르지 못했던 것이다. 이러한 現象은 開發途上國家의 一般的인 例를 벗어나지 않는 것으로서 經濟開發過程에서 시멘트의 潛在需要가 急速度로 顯在化하기 때문인 것으로 理解된다.

그러나 시멘트需給의 將來를 檢討하는 마당에서 마땅히 다음과 같은 諸要素가 綜合적으로 再檢討되어야 할 것이다. 即 一般的으로 引用되는 經濟的 諸利用萬能資源으로 資金(外換包含), 動力, 輸送, 技術등을 考慮할 수 있다. 여기에서는 이러한 諸要素中에서 流通問題와 直結되는 輸送關係를 中心으로 論議를 展開하기로 한다.

우선 國內消費에 대하여 言及하기로 하자. 시멘트의 國內消費量이 繼續增加되었기 때문에 人口 1人當의 시멘트 消費實績도 1961년에 22.3kg, 62년에 37kg, 63년에 39kg, 64년에 42.3kg, 65년에 52kg, 66년에 65kg 그리고 67년에는 80kg으로 增加해왔다. (資料: 韓國洋灰工業協會, 經濟企劃院) 그런데 問題는 이러한 消費水準이 先進諸國에 比하면 엄청나게 뒤떨어질 뿐만 아니라 隣國 自由中國에 比할 때에도 1人當 130kg가량이 뒤떨어지고 있어서 〈表 2〉에서 보이는 바와 같이 都市에만 集中되고 있는 消費領域을 地域別로 分散하고 農村의 潛在需要를 誘發시킬 수 있는 方法論이 아쉬워지는 것이다. 또 이에 관해서는 比較的 여러가지 案이 활발하게 提示

〈表 2〉

地域別 시멘트 消費實績

(單位: 千%)

	서 울	忠 北	忠 南	慶 北	慶 南	全 北	全 南	濟 州	計
1965	834.7	53.5	90.1	131.7	220.8	58.4	81.1	9.1	1,479.4
1966	1,190.5	74.6	089.5	150.0	211.9	73.8	98.9	13.3	1,902.6
1967	1,553.6	116.5	118.9	225.7	449.9	89.2	193.8	16.2	2,766.5

資料: 韓國洋灰工業協會

註: 出荷基準

되어 왔던 것이 事實이므로 이를 再論하기 보다는 다른 側面에서 이의 具體的 手段으로서의 輸送과 流通問題를 考察할 필요가 있을 것이다.

시멘트工業에 있어서 輸送이 問題視되는 까닭은 시멘트의 保存期間이 制限되어 있어서 아무리 包裝과 貯藏方法을 改善하더라도 3個月以上을 超過할 수 없을 뿐만 아니라 比較的 重量級에 屬하는 製品이기 때문에 輸送費가 차지하는 比重이 相對的으로 높기 때문이다. 따라서 일찍부터 시멘트工業의 經營合理化가 論議될 때는 언제나 生産原價의 節減은 물론이고 輸送管理의 效率의 遂行이 考慮되어 왔다. 우선 시멘트工場을 可及的 分散建設하여 需要地近處에 立地하는 方法이 있겠으나 이는 既存工場을 中心으로 생각할 때에 이미 與件이 되어 버렸으므로 適切한 代案으로 레미콘(Remicon: Ready Mixed Concrete) 施設을 各需要地에 建設하는 方案이나 크린카(Clinker) 粉碎工場建設을 主要 需要地에 分散시키는 方案 등이 좀더 積極的으로 考慮되어야 할 것이다.

우리나라 시멘트 總輸送에 있어서 各交通手段別 輸送分擔率이 1960년에 鐵道, 道路, 船舶이 各各 50.6%, 46.9%, 2.5%이었고 1966년 現在에는 45.9%, 52.5% 및 1.6%로 밝혀지고 있어서(註: 第2次 5 年計劃期間中 輸送需要想定과 輸送隘路의 打開策에 關한 研究 p.102 參照) 지금까지 시멘트輸送의 大宗을 이루고 있던 鐵道, 그리고 船舶輸送이 多少 減少되었고 反面에 道路輸送의 比率이 늘어났는데 이러한 傾向은 一面으로 鐵道輸送의 限界性을 나타내는 同時에 他面으로는 鋪裝道路의 確保如何에 따라서는 道路輸送量의 擴大可能性을 나타내는 것으로 볼 수 있다. 그러나 지금까지의 形면으로는 비록 總輸送量만으로 볼 때 道路輸送量이 50%를 占하고 있으나 우리나라 道路 總延長中에서 鋪裝道路는 1,818km에 不過하므로(鋪裝率 5.6%) 自動車輸送에 決定的인 制約을 받고 있어서 主로 工場渡나 奧地輸送등의 最短距離輸送에 기여하고 있는 것이 고작인 實情이다. 따라서 現在로서는 生産地로부터 消費地까지의 遠距離 輸送을 거의가 鐵道輸送에 依存할 수 밖에 없는 것이다. 또한 船舶輸送도 앞으로 大量輸送手段(mass transportation

media)으로서의 機能을 遂行해야 할 것이기는 하지만 시멘트工場의 立地條件이 東洋시멘트, 雙龍洋灰東海工場을 除外하고는 港口와는 距離가 먼 內陸地方이어서 시멘트의 船舶輸送에의 依存度는 쉽사리 增大할 것으로 보기에 어려운 實情이다. 그러나 大單位 시멘트工場이 稼動되므로써 시멘트의 國內生産이 供給超過現象 即 國內需要를 充足하고도 그 剩餘가 커지면 海外輸出이 增加될 것이며 이에 따라서 船舶輸送이 占有하는 比率이 커질 것으로 보인다. 그러므로 미리 이에 對備하여 船舶輸送에 대한 檢討를 게을리하지 말아야 할 것이다.

4. 流通 構造와 生理

시멘트工業을 둘러싼 主爭點(main issue)의 하나는 價格을 中心으로 展開되는 시멘트業界와 政府物價當局과의 “시이소오·게임”이라고 하겠다. 그런데 이들 各者의 主張은 모두 그들 나름 으로의 一理가 있으면서도 全的으로 首肯하기 어려운 一面을 內包하고 있는 것도 事實이다. 시멘트業界에서는 公定價格이라는 名目으로 묶여있는 現在의 價格線으로는 赤字運營을 免할 수 없으므로 價格이 引上되어야 한다고 내세운다. 이러한 主張의 根據로는 一般物價上昇率과 시멘트價格上昇率 사이에 內在하는 幅이 점차로 벌어지고 있어서 年間 每企業이 받은 純缺損額이 증가하여 平均 2億원씩이나 된다는 것이다. 한편 物價當局의 反論에 따르면 不公正한 價格操作을 통해서 아직도 시멘트 業界에서는 超過利益을 얻고 있으므로 價格의 安定과 消費者保護를 위해서는 不得已 外國產시멘트의 免稅輸入措置까지도 考慮할 수 밖에 없다는 것이다. 그러한 結果가 바로 1968年度에도 1월부터 10월 사이에 106千%의 輸入으로 나타났던 것이다. 問題는 이러한 兩者間的 是是非非를 가리기 前에 무언가 잘못된 점이 있음을 注目해야 할 것이다. 事實上 시멘트企業이 하나같이 企業當 2億원씩의 赤字를 냈다는 것을 額面그대로 받아드린다는 것은 理解하기 어려운 일일것고 그렇다고 해서 當局의 對應策 역시 바람직한 것은 못된다고 본

다. 왜냐하면 現實의으로는 그러한 對應策이 消費者保護의 구실을 제대로 하지 못하고 있을 뿐만 아니라 物價安定도 좋지만 赤字輸出을 해가면서 다른 한편으로는 값비싼 外貨를 주어가며 外國產시멘트를 輸入한다는 것은 아무리 생각해도 國家經濟全體로 볼 때에 悲劇的 現實임에는 틀림이 없기 때문이다.

지난번의 三粉暴利의 主要原因에 대하여서도 시멘트 業界와 政府側間에는 相反되는 見解를 露呈한바 있다. 政府는 메이커들의 不當한 價格操作때문이라는 것이고 메이카인 시멘트業界의 主張은 中間流通機構에 全的으로 責任이 있다는 것이다. 즉 流通機構自體가 前近代의이고 反社會的 生理를 가졌었기 때문이라는 것이다. 그러나 어떠한 理由때문이었거나를 막론하고 消費者에게 커다란 打擊을 주었다는 것만은 틀림이 없는 事實이다. 그런데 一般的으로 알려져 있기는 시멘트의 流通機構가 그다지 複雜하지 않다고 한다. 이러한 一般的인 認識은 主로 시멘트가 餘他的 生必品과는 달리 그 需要가 比較的 限定되어 있어서 單位當去來量이 많은 建築등 몇個 部門으로 나누어지는 한편 아직까지는 시멘트工業의 性格上 供給面에서 獨占的 性格이 強하다는 理由에 根據를 둔것으로 볼 수 있다. 周知하는 바와 같이 지난 1965年初까지만 해도 生産者와 代理店(또는 特約店) 사이에 共販會社가 存在하고 있었으나 이는 諸生産企業의 共同出資에 의한 것이었으므로 事實上 流通利益의 一部分도 生産者에게 흘러 들어가는 非正常的 流通構造이던 것이 그 性格上의 缺陷때문에 解體된 것은 어느모로 보던지 잘된 일이었다. 따라서 現在의 流通經路를 보면 지극히 一般的인 形態를 取하고 있다. 즉 輸出과 軍納을 生産者가 直接擔當하는 것을 除外하면 生産者——都賣商——小賣商의 經路로 消費者에게 흘러가고 있다. 그런데 이러한 흐름은 앞의 <表 2>에서 알 수 있는 것처럼 地域別로 지나치게 偏重되어 있으며 거의가 서울에만 置重되어 있는 實情이다. 即 1967年중 시멘트의 消費實績 2,766.5千%중 50%를 넘는 1,553.6千%이 서울로 集中되었고 그 다음이 慶南의 449.9千%로 되어 있다. 表에서 알 수 있는 것과 같이 이는 1965年과 1966年의 경우에

도 마찬가지라고 하겠다. 그렇다면 서울의 小賣商까지에 이르는 流通經路를 代表的인 例로 보아서 거의 틀림이 없을 것이므로 서울에 있는 小賣商이 어떠한 經路를 밟아서 시멘트를 入手하고 있는가 하는 점을 밝혀야 하겠다. 그들은 이른바 公定價格인 258.80원에 購入하고 있다. 그러나 이 價格線은 文字 그대로 公定價格이고 實際로는 各種形態의 去來方式에 따라 購入한다는 것이다. 즉 都賣商格인 特約店으로 부터 오다(order)를 割當받아(이때의 公定價格이 255.80원임) 서울시 周邊의 各 荷置驛에 가서 42kg 돌이 1包當 6.90원의 作業費를 通運에 支拂하고 上車를 시킨다. (車輛에 積載) 이를 市內. 中心地의 商店 및 倉庫까지 運搬하는 費用(運賃)이 平均해서 包當 10원꼴이 되고 여기에 下車役費 包當 2.원을 加算하면 每包當 275~278원씩의 原價가 計算된다는 것이다. 따라서 小賣商利潤을 加算한 金額으로 消費者에게는 290~330원까지도 받는다고 한다. 그러나 問題는 이와같이 正常的인 流通經路를 떠나서 每年 年末이 가까워 오면 한번씩 겪게되는 品貴現象에 대하여 小賣商들의 見解는 다음과 같다. 즉 特約店까지를 包含해서 生産者側에서 내세우는 品貴理由로는 겨울철 越冬準備때문에 9月初부터는 燃料用 無煙炭이 서울地域에 集中되고 곧 이어서 김장輸送을 위하여 貨車가 거의 動員되기 때문에 결국은 單純히 輸送難과 그 밖에 各種 建設工事が 마지막 피치를 올리게 되므로 需要에 比하여 供給이 원활하지 못하게 되고 따라서 品貴가 된다고 主張하지만 事實은 그렇지 않다는 것이다. 生産者側의 主張을 逆으로 바꾸어 생각해 보면 時間的으로는 늦가을부터 寒波가 오기 直前까지가 前述한 條件을 내세워 大意名分을 세우기에 最適時期라는 것이다. 그렇기 때문에 品貴現象은 언제나 盛需期가 끝나갈 무렵이 되면 나타나게 된다는 것이다. 그리고 또한가지는 時期的으로 年末이 가까워져서 추위로 因해 工事が 中斷되기 直前이 되면 施工者나 施工主들이 包當 10~30원씩의 超過支出을 不辭하고라도 工事を 끝내는 것이 結果的으로는 利益이 되므로 이때를 前後하여 流通秩序가 둔갑을 한다는 것이다. 그 證據로서 小賣商들의 말을 빌리면 아무리 없다

고 하던 시멘트라고 하더라도 中間 부로커를 통해서는 公定價格에 10~30원을 加算한 價格으로 얼마든지 이時期에 購入할 수 있고 자기네들도 역시 危險負擔額을 더 追加하여 平常時의 마진 (margin)에 包含한 價格으로 消費者에게 販賣한다는 것이다. 따라서 結果적으로는 罪없는 消費者의 負擔만 加重시키는 結果가 된다고 볼수 밖에 없다는 것이다. 앞에서 特約店(代理店)까지 包含한 生産者側이라고 한것은 그 까닭이 있다. 즉 各 特約店은 200萬원 單位의 口座에 加入하여 特約店의 營業을 開設하고 每口座當 年間 10萬袋의 割當을 받아서 販賣하므로 現實적으로는 生産者側과 密接하게 連結되어 利害關係를 같이 한다는 것이다.

물론 上述한 小賣商들의 見解를 100% 同意할 수 없는 점이 있을런지도 모른다. 그러나 적어도 그들의 現實的인 分析과 거기에서 얻어진 結論이 우리나라 시멘트工業製品의 流通經路 내지 流通構造와 生理의 一面을 指摘하고 있는 點만은 否認할 수 없다고 본다.

5. 結 論

以上으로 우리나라 시멘트工業이 當面하고 있

는 諸問題중에서 流通關係의 側面을 간단히 살펴 보았다. 이러한 流通側面이 浮刻되는 까닭은 시멘트工業의 健全한 發展을 위해서 國內市場과 輸出問題에 대한 全面的 再檢討가 切實히 要求되는 供給過剩의 段階에 突入하였기 때문이라고 본다. 여기에서 當然히 國內 潛在市場(潛在需要)을 擴大하는 方向과 海外市場開拓을 積極推進하는 方向으로 區分考察될 수 있겠고 이중 어디에 더 置重해야 할 것인가 하는 問題까지도 提起될 수 있을 것이나, 이에 대한 解答이나 結論은 다음機會로 미루고라도 우선 지금까지의 需給 및 輸送關係에 있어서 現實과 未來를 展望함으로써 實物流通의 問題點을 밝혀보았다. 또한 이를 바탕으로 하여 流通過程에서 惹起되고 있는 價格造作說과 流通機構自體의 前近代性 또는 反社會性說을 서울에 所在하는 小賣商과 消費者의 경우를 想定하여 간단히 살펴 보았다. 시멘트工業에 直接關係가 없는 筆者로서 現實問題의 具體的 狀況에 어둡기 때문에 多少 連斷한 點도 있을런지 모르나 如何間 流通問題 즉 시멘트工業이 當面한 마케팅問題에 대한 論議가 앞으로 활발하게 展開되어야 할 必要性이 있다고 보며 동시에 그러한 論議와 接近이 이루어지기를 바라며 이 글을 맺기로 한다.

이나라에 福祉社會를 建設하자면 莫大한 物質과 資本이 必要 합니다. 그러나 우리에게는 그보다 더 貴重한 資本이 또 하나 必要합니다. 그것이 바로 거짓이 없고 眞實과 正義라는 精神的 資本이 을시다. 거짓과 腐敗와 不條理가 이나라 社會에서 활개치고 다니는限 우리에게는 아무리 많은 資本이 있다 하더라도 福祉社會는 建設될 수 없다고 나는 斷定합니다.

— 朴正熙 大統領 演說文 中에서 —