

輸送問題 現況과 問題點

韓國經濟開發協會 調査役

金 東 奎

1

現在 우리나라는 經濟開發計劃의 遂行으로 國
內經濟規模가 擴大되고, 國際去來가 活潑하게
展開됨에 따라 輸出需要의 增加도 急激하게 나
카나고 있다. 이러한 膨脹一路에 있는 輸送需要
를 勘當하기 위해서는 交通運輸施設의 擴充이
必要한데, 이들 輸送施設의 擴充은 社會間接資
本擴充의 範圍에 屬하는 문제라 하겠다.

社會間接資本(Social Overhead Capital)은 通
常 1次, 2次, 3次産業活動을 遂行하는데 必要不
可缺한 基本的役割을 提供하는 資本인데, 廣意
로는 教育 公共衛生 輸送 通信 動力 用水供給에
이르기까지 이들모든것이 이에 包含되지만 그
중에서도 核心이 되는 것은 輸送과 動力 用水
等이라고 할 수 있다.

近代의 産業經濟는 本質적으로 交換經濟로
서 財貨와 人間の 活潑한 移動에 依하여서만 發
達할 수 있는데 이같은 財貨와 人間の 移動은
交通 通信等 社會間接資本의 供給이 없이는 容
易하게 이루어 질 수 없는것이다. 따라서 社會
間接資本에 대한 投資가 強調되는 理由는 첫째
그것이 最終產出에 미치는 直接效果때문인것 뿐

만이 아니라 民間企業에 對하여 直接的인 生産
活動을 造成해주는 때문이고, 둘째, 社會間接資
本의 發達을 民間企業의 生産投資促進을 生産
및 分配費用의 節減을 通하여 可能케하며, 이같은
費用 節減은 低廉한 價格에 依한 輸送 電力
및 用水供給을 通해서 民間企業의 直接的인 生
産費用節減과 能率의 向上을 가져오게하며 이
結果 企業利潤의 擴大와 在庫投資를 減少시키
고, 이에따라 附帶施設을 減少시키므로써 資本
費用의 節減을 可能케하고 따라서 人的 物的 모
든 資源의 効率的인 活用을 期할수 있고,

세째, 社會間接資本中 特히 交通 通信施設의
均衡된 地域의發展은 時間과 空間을 克服하는
經濟圈의 統合으로 市場의 擴大施設은 機動性을
提高하여 國防力을 強化하게하는 등등 이밖에도
文化 社會의으로도 그 發展에 決定的인 役割을
하기 때문인것이다.

이러한 重要性을 지닌 社會間接資本은 그 建
設擴張에 莫大한 資本과 期間을 必要로하고, 그
것이 不足한 境遇, 一般的으로 他財貨에 있어서
처럼 輸入에 依하여 이를 慎重히 調達 充當 할
수가 없으며, 그것에 對한 需要는 經濟開發의
初期段階에서는 全體經濟成長 速度보다 빠른 速
도로 增加하며 直接的인 生産活動增加와 密接
한 關係를 갖는것이며, 이는 또한 強한 公共性
을 지니고 있다는점이다.

社會間接資本이 公共性을 갖게되는 原因은 그것이 모든 人間生活의 基本的인 投入物이라는 데 있다. 다시 말해서 基本的인 投入物인 까닭에 이것의 供給에는 公共性을 賦與하여 이를 規制하지 않는다면 經濟生活에 豫期치 않은 混亂을 가져올 憂慮가 있는 것이다. 그리고 또 다른 理由는 그 懷姓期間이 길며, 많은 資本을 必要로하는 代身, 公共性의 規制때문에 收益性이 比較的의 낮으므로 民間資本의 投入誘致는 期待하기가 어려우므로 國家가 이의 建設을 擔當하지 않을 수 없게되는 것이다.

이와같은 特殊性과 重要性을 지닌 社會間接資本은 어느 程度까지 投資해야 그것이 適正인지의 與否는 뚜렷하지 않으나 一國家經濟에 있어서 社會間接資本의 擴充度가 不足하면 生産活動의 結果로 나타나는 生産物의 生産費用이 上昇하고, 그것이 豊富하면 生産活動費用이 減少된다는 것은 確實하다. 따라서 바람직한 方向으로는 直接的인 生産活動과 社會間接資本은 理想的으로 均衡成長되지 않으면 안된다는 것이다.

우리나라는 工業化의 初期段階에 處해있어서 積은 貯蓄으로 工業化에 重點을 두어 産業構造를 改善하는 한편 莫大한 投資를 要하는 社會間接資本의 擴充도 並行해야하므로 社會間接資本 建設에 對한 投資配分問題도 特히 重要な 問題인 것이다. 따라서 經濟開發에 있어서는 道路 鐵道 港灣 電力 等の 戰略部門에 力點을 두어야 한다는 것은 一般的으로 強調되고 있는 事實인 것이다.

以上으로서 輸送이 歸屬하는 大範圍로서의 社會間接資本의 重要性和 그 特性을 概括적으로 보았는데, 本稿에서는 社會間接資本中에서도 特히 貨物 輸送問題에 對하여 그 現實的인 現況을 概述하고, 이에 따라 擡頭되고 있는 基本 問題點을 檢討해 보기로 한다.

2

統計的인 數值的인 引用이 必要없이, 現在 우리나라 輸送問題는, 季節別, 品目別로 多少의 相異點은 있으나, 全般的으로 어려워져 가고 있는 狀態이다 왜냐하면, 우리나라는 아직도 輸送手段別로 볼때 鐵道輸送이 그 大宗을 이루고 있고 鐵送難을 겪고있는 品目이 重量品目이거나 大量 生産品目 내지는 長距離輸送對象品目이기 때문에 아직까지는 鐵道以外的 餘他 輸送手段이 料率面이나 輸送量의 面에서 特히 鐵道와는 競爭相對가 되지 못하고 있으며, 따라서 모든 輸送은 鐵道輸送 一邊倒로 되어있는 것이다. 그런데 鐵道를 보면, 過去의 鐵道投資가 大部分 新設路線의 建設이 그 中心이었으며, 既存線路容量의 擴大와 客貨車確保 및 老朽施設改善에는 比較的의 等閑하였으므로 鐵道輸送能力의 不足 및 頻繁한 鐵道事故 現象을 招來하고 있는 것이다. 따라서 이러한 事情은 經濟開發計劃의 推進에 따른 每年의 物動量의 增加 및 新規發生 物動量을 勘當하기에 極한 狀態에 이르게 된 것이다.

이러한 輸送難의 解消方法으로서는 鐵道能力을 擴充하는 한편 物動量을 公路 및 海運輸送으로 分散 轉向하는 兩面政策이 必要하다.

公路輸送의 育成發展을 爲해서는 物動量의 確保 增加가 必要하고, 이를 爲하여는 既存 鐵道輸送量으로부터 公路로의 誘致와 新規發生 物動量의 確保가 先決問題인 것이다. 그런데 公路輸送은 高速道路의 建設로서 路線의 質的인 改善과 路幅의 擴張을 이루었고, 따라서 그 展望은 밝지만 이에 수반되는 問題點은 散積해 있다. 즉 借款에 依한 高速道路用 大型高速車輛의 導入運行과 그 元利金償還, 公路輸送費用(高速道路 通行料를 包含한)을 Cover 할 수 있는 物動量의 誘致 確保, 運輸業者와 貨主의 共同利益에 直結되는 片道輸送이 아닌 往復輸送(空車運行距離를 없애기爲한) 對象貨物의 誘致問題등이다.

이에 附加해서, 現在 公路輸送을 맡고있는 貨物自動車業界의 貨物輸送 收容態勢를 보면, 輸送難打開을 車輛의 無制限增車에 있다고 판단하고 事實上 T.O 制를 없애버린 1967年末의 政府措置로 因해서, 群小業者의 亂立, 直營臺數의 減少, 지입로 支拂運營臺數의 增加, 이로 因한 貨物誘致意慾의 喪失等등의 理由로 貨物自動車

業界는 倒産의 危機에 있는것이다. 따라서 近來 이들 貨物業界所屬車輛은 建設工事의 建築資材 運搬에 投入되는 境遇以外에는 遊休度가 높아서 公路貨物 輸送問題 解決에는 거의 아무런 貢獻도 하지못하고 있는 實情이다. 勿論 內的으로는 老朽車輛이 大部分인 까닭에 長距離 重量貨物 輸送을 勸案하기에는 甚淸形편이지만, 輸送難의 解消와 公路輸送의 育成을 爲해서는 政府가 制度的으로 改善可能한 것은 早速改善해서 老朽車輛의 合理的인 代替方案과 公路輸送能力 確立을 爲한 施策을 講究해야 할 것이다.

이를 爲해서는 地域別 公路輸送物動量의 正確한 把握과 이에 相應하는 自動車基準臺數의 再策定이 必要하며, 貨物自動車業界의 體質改善과 充實을 期하기 위하여 現實化된 T.O 制의 復活이 要請된다. 이는 公路輸送을 主導할 自動車業界의 育成이 없이는 公路輸送의 伸長發展을 期待할 수 없기때문이다.

한편 海運을 보면 港口의 接岸能力上의 制約과 浚渫狀態의 不振, 荷役施設未備, 船積港의 制限船腹量의 不足 등 諸般 制約으로 因하여 몇몇 港口에 物動量이 偏在集中하고 있으며 그외에도 入港한 貨物이 目的地로 가는데에 있어서 多段階의 輸送經路와 荷役 倉庫入出庫 및 再輸送 내지는 逆輸送現象의 顯著化로 인해서 輸送分擔量의 面에서 短期間에는 큰期待를 걸 수 없는 輸送手段이다.

그런데 鐵道를 除外한 公路 및 海運 特히 이 중에서도 公路部分은 輸送이라는 同一問題를 두고 生産 Maker와 貨物自動車業界는 全혀 相反된 角度에서 相反된 意見을 가지고 있는 實情이다. 즉 生産業界는 輸送難이라는 意見이 支配의 이나 自動車業界는 物動量의 不足으로 車輛遊休度가 지나치게 높다는것이 그들대로의 생각이다 이는 觀點의 相異에서 오는 異見으로 생각되는 바, 즉 生産 Maker 는 近距離의 製品返出이나 原料返入에 있어서는 保有 會社의 自家用트럭이 輸送하게되므로 遠距離輸送인 경우의 鐵道便의 利用이 어려워져 輸送難이라는 意味일것이고 貨物自動車界로서는 區域貨物에 있어서는 그들業界가 擔當할수 있는 物動量을 製造會社의 自家

用트럭이 代身하게 되니 遊休度가 높다는 意味로 解釋된다. 路線貨物인 境遇도 鐵道에 比하면 一回輸送량이 아주 小量輸送이므로 生産 Maker 側에서는 慣習上이나 料金面에서 보드라도 의례히 鐵道便을 擇하게되므로 貨物自動車가 擔當하는 物動量은 制限될 수 밖에 없는것이다. 이를 解消하기 爲해서는 우선 政府가 積極的인 姿勢로써 鐵道輸送량을 公路部門으로 移讓 分散해주는 제도 및 施策을 勵行하여야 할 것이다. 鐵道輸送에서 政策物資를 除外하고는 50 km以內的 距離로 輸送되는 一般貨物은 取扱하지 않는다는 規程도 輸送難緩和를 爲한 方策인것으로 생각되나, 앞으로는 貨物을 品目別로 生産地와 消費地 등을 고려하여 보다 仔細한 分析, 檢討가 必要할것으로 보인다. 예를들면, 同一區域(道內)에 輸送되는 小級貨物은 鐵道에서 取扱하지 않는다고 한다면, 相當한 物動量이 公路나 海運으로 轉向될것이고, 鐵道는 그 餘力を 遠距離 重量貨物輸送에 돌릴 수 있을것이다.

現在 鐵道貨物에서 取扱하고 있는 主要品目は 36種인데, 그 貨物性格을 보면, 36番에 該當하는 其他品目이 公路部門으로의 轉向可能性이 가장 크다고 할 수 있다.

其他品目に 屬하는 것들중 重要한 몇몇 主要品目を 보면 紙類 化工藥品, 비니루製品, 精密機械, 飼料, 페인트, 皮革, 우유, 빵, 염료, 약품, 전분, 기호품, 화장품, 서적, 文房具, 運動具, 農器具, 樂器類 등등 그 品目이 많은데, 上述한 品目は 公路輸送의 諸般條件이 完備되면 그 貨物性質上으로 보아 公送輸送으로의 轉向이 가장 쉬울것으로 생각된다.

3

現在 우리나라의 輸送問題解決을 爲한 政策樹立에 있어서 가장 큰 隘路事項이 公路貨物輸送 統計資料의 貧困이다.

즉, 現在 이 分野에 대해서 政府가 把握하고 있는 唯一한 統計資料는, 各市道 貨物自動車運

送事業組合으로 부터 報告받은 貨物自動車品目別輸送狀況表의 集計資料인데, 이는 各市道 觀光運輸課長이 道知事를 通해서 交通部長官에게 報告하게 되어있다.

그런데 이 資料는 品目別로 輸送噸數가 記錄되어 있을뿐, 輸送距離나 概略的인 輸送方向이 表示되어 있지않으므로 輸送噸—km를 算出할 수가 없는 것이다.

그리고 그 輸送實績表가 各貨物自動車會社別로 集計되는 過程을 보면, 每日그實績을 記錄하는 境遇는 적고, 몇일씩 미루어 두었다가 組合에서 督促이 甚하고 提出期日이 臨迫해서야 經驗에 비추어 冊床 위에서 적당하게 作成報告하는 資料이고 보니 그 資料의 信빙성이 稀薄한 것이다.

作成當事者가 이처럼 實績報告에 있어서 無誠意한것은 貨物自動車會社의 登錄車輛中 그 大部分이 會社 直營이 아닌 地傭로단을 支拂하는 地傭차량이기 때문에 運轉士 및 車主와 自動車會社와는 直接的인 강한 結束關係가 없고 會社側의 意見이 車主에게 直接 반영되기도 어렵다는

點에 있다.

이러한 統計資料의 基礎위에서 立案되는 모든 施策은 矛盾과 弱點을 內包하기 마련이고, 따라서 보다 長期的이고 手段別로 聯關性이 있는 輸送政策立案이 어렵게 되는 것이다.

그러므로 무엇보다도 先決問題로서 政府는 交通部가 主管이 되고 內務部, 建設部, 經濟企劃院 및 國防部 등 關係部處의 協助를 얻어, 季節別(年4回) 1회에 4~6일程度에 걸친 交通 센서스를 實施하여, 全國的인 物動量의 把握과 大體的인 品目別(主要輸送品目), 輸送方向을 捕捉하고 輸送噸—km를 算出해야 할 것이다.

이렇게 함으로서 地域의 實情에 適合하고 物動量에 相應하는 自動車의 基準量이 導出될 수 있고 過不足없는 輸送手段의 平準化가 이룩될 수 있을 것이다.

高速道路建設과 더불어 內陸輸送手段으로서의 公路輸送의 役割은 漸次 增大되어야 할것이고, 또한 增大되고 있는 지금에 있어서 正確한 公路輸送 現況의 把握은 統計的인 面에서 이루어져야 한다.

國土의 斷民族의 分斷이란 쓰라린 現實은 現代의 가장 큰 恥辱이며 人類理
性的 的인 自己 否定입니다.

이 不條理의 現狀이 打破되지 않고 있는 限, 人間은 歷史의 主人公의 資格을
포기하고 있는 것입니다.

× × ×

우리는 恒常「조용한 아침의 나라」의 國民으로서, 自由와 平和를 우리
의 傳 統으로 삼아 온 것을 크게 自負하는 바 있습니다.

朴正熙 大統領 演說文中에서