시멘트輸送難打開를 위한 對政府建議書

韓國洋灰工業協會

編輯者註 : 激增하는 시멘트需要에 比하여 供給手段인 輸送이 極히 不振하므로 말미암아 當業界가 받는 損失이 莫大하므로 輸送難解決을 위한 根本對策을 講究하는 建議書를 作成하여 지난 年末에 政府에 提出한 바 있었으므로 그 全文을 여기에 紹介한다.

1. 시멘트輸送의 現況과 問題點

시멘트의 輸送은 그 製品의 性格上 重量物로서의 大量貨物일 뿐만 아니라 특히 産地의 大部分이 消費地로부터 遠距離인 內陸地方에 位置하였기 때문에 주로 大量輸送이 可能한 鐵道에 依存할 수밖에 없읍니다.

1969年度의 總시멘트輸送實績에 대한 鐵道輸送의 比重은 71%에 達하였으며 한편 1969年의 總鐵道貨物中 시멘트의 比重은 13^{57}%에 該當하는 것으로서 單一品目으로서는 無煙炭에 다음 가는 큰 비중을 차지하고 있는 바 1965年 이후 産業全般에 걸쳐 重要隘路로 나타난 鐵道輸送力不足은 다른 어떤 分野보다도 시멘트工業에 큰 打擊을 가져왔던 것입니다.

今年度 輸送實績을 살펴보면 總輸送量은 576萬톤으로서 前年比 18% 增加하였으나 今年度 當初 商工部計劃對 實績에 있어서는 80^{69}%에 不過하였읍니다. 그 主要因은 全的으로 鐵道輸送不振에 起因한 것으로서 鐵道輸送實績은 當初計劃의 60^{40}%에 不過하였으며 物量面에서도 前年比 97%에 머물렀읍니다.

今年度 輸送實績의 輸送手段別 構成比를 살펴보면 前年度에는 鐵道가 71%, 海送이 26%, 自動車輸送이 3%였으나 今年度는 鐵道가 59%, 海送이 27%, 自動車輸送이 14%로서 鐵道輸送은 12%가 低下된 反面 海送과 自動車輸送의 比重이 大幅 上昇된 것입니다. 특히 自動車輸送의 경우 平均運賃이 袋當 70원으로서 鐵道에 比하여 250%나 비싼데도 不拘하고 그와 같이 急激히 增大한 事實은 鐵道輸送事情이 어떠한 狀態에 놓여 있는가를 단적으로 나타내는 것이라고 하겠읍니다.

그와 같은 深刻한 輸送力不足으로 말미암아 洋灰業界는 年間販賣實績에 큰 抑壓을 받았을 뿐만 아니라 政府當局의 重要事業으로 推進中인 새마을 가꾸기用 供給도 매우 不振한 狀態에 있으며 그와 같은 深刻한 輸送難은 輸出시멘트의 適期出荷에도 큰 隘路를 가져오고 있읍니다. 正常的인 自動車輸送 및 海送量의 增大로 運賃面에서 全體業界가 입은 損失은 莫大한 金額에 達하고 있으며 이는 在庫滯貨로 인한 金利負擔損失과 더불어 業界의 資金事情을 極度로 逼迫하게 하고 있읍니다.

鐵道貨物輸送難이 그와 같이 深刻한 根本的 要因은 여러가지 角度로 分析될 수 있으나 무엇보다도 두 차례에 걸친 經濟開發計劃을 通하여 輸送物量이 急激히 增大된 反面 公路 및 船舶輸送의 落後性과 輸送手段別 運賃體系의 平均衡 등으로 인한 輸送構造의 後進性 및 鐵道輸送部門에 對한 投資의 過少 등으로 集約될 수 있읍니다.

第一次經濟開發計劃이 시작된 이래 輸送部門의 國內總固定資本形成이 차지하는 比重은 平均 18%로서 一般的으로 開發途上國家에서 要求되는 20~25%線에 훨씬 未達되고 있으며 특히 1次 5個年計劃期間中에는 16^{6}%에 不過하였읍니다.

한편 輸送手段의 競爭條件으로서 貨物輸送의 運賃體系를 살펴보면 公路部門이 鐵道·海運에 比하여 3~5倍의 隔差를 나타내고 있으며 특히 오늘날 鐵道貨物의 平均運賃은 그가 몇차례에 걸친 運賃引上에도 不拘하고 1966年度의 原價水準에도 未達되고 있는 實情입니다.

그와 같은 諸般要因으로 말미암아 1969年의 1961年比 鐵道貨物輸送量의 增加率은 20.5%인데 대하여 鐵道輸送能力을 總體的으로 반영하는 鐵道營業延粁의 增加率은 10.6%에 不過하였읍니다. 그 結果 오늘날 急激히 增大된 鐵道輸送需要를 勘當하기에는 動力이 不足할 뿐만 아니라 線路施設마저 不充分한 狀態에 있는 것입니다.

鐵道廳 當局에서 推計한 '71年度 鐵道輸送需要는 35,500千톤에 達하고 있으며 이에 대하여 鐵道輸送能力은 33,100千톤에 不過한 實情으로서 '71年 3月로 豫定된 洋灰業界私有機關車 8台의 導入과 IBRD 借款에 의한 大型機關車 50台의 導入 등을 모두 勘案하여 推定하더라도 아래와 같이 需要對比 3,200千톤의 큰 蹉跌이 豫想되고 있읍니다. 이와 같은 事實은 '71年度에 있어서도 特別한 措置가 取해지지 않는 한 輸送難은 如前히 深刻할 것임을 나타내고 있으며 더우기 3/4分期까지는 '70年度보다도 더욱 어려운 形便에 處해 있음을 말해주고 있읍니다.

그와 같은 鐵道輸送力의 蹉跌은 무엇보다도 시멘트業界에 가장 큰 打擊을 가져올 것인바 이에 弊協會는 그와 같은 深刻한 輸送難을 打開하기 위하여 아래 事項을 建議하는 바이오니 弊業界의 當面한 苦衷을 充分히 諒察하시와 기필코 반영되도록 措置하여 주시옵기 仰望하나이다.

<表 1> '71 鐵道輸送計劃 (單位 : 1,000 톤)

糧 穀	肥料	시멘트	無煙炭	鑛石	油類	單靴	共 他	計
1,500	1,100	(7,500) 6,700	12,500	2,350	2,200	2,300	6,850	(36,300) 25,500

資料 : 鐵道廳 ( )內는 洋灰協會推定

<表 2> 動力面으로 본 鐵道輸送能力 (單位 : 1,000 톤)

分期 / 區分	1/4	2/4	3/4	4/4	計
機關車(日間)	278	281	309	328	298
使用車(〃)	2,200	2,250	2,650	(2,750) 2,850	(2,460) 2,490
輸 送 能 力	7,300	7,500	9,000	(9,300) 9,700	(33,100) 33,500

※ 1) 機關車運用效率 : 91%(導入 : 5月末부터 每月 10台씩 9月末까지 豫想)
2) 積屯 : 37屯適用
3) ( ) : 線路容量을 勘案한 輸送能力

2. 輸送難解決을 위한 建議事項

輸送難을 解決함에 있어서는 먼저 '71年度中 IBRD 借款에 依한 機關車導入이 實現되기 前까지의 緊迫한 事情에 對處하기 위한 特別措置로서의 當面對策과 輸送難을 根本的으로 解決하기 위한 長期的인 對策으로 區分하여 考慮되어야 할 것으로 思料됩니다.

緊急措置로서의 當面問題

1. 近距離鐵道輸送制限의 擴大措置

鐵道輸送에 비하여 輸送能力이 不足함으로써 惹起되는 問題를 解決하는 方法은 輸送需要中 近距離輸送을 鐵道輸送에서 除外하여 他輸送手段, 즉 公路나 海送으로 轉換시키는 方法밖에 없을 것입니다.

지금까지 輸送難으로 因하여 시멘트業界가 가장 큰 打擊을 받아온 것은 周知의 事實로서 그와 같이 特定品目이 지나친 制限을 받는다고 하는 것은 매우 不合理한 것이라고 아니할 수 없으며 萬若 시멘트輸送에 對하여 從來와 같은 制限이 그대로 繼續된다고 하면 시멘트需給上의 蹉跌은 말할것도 없거니와 그야말로 시멘트業界를 不實企業으로 轉落시키는 重大한 結果를 招來하게 될 것입니다. 이와 같은 事態를 防止하고 貨物輸送需要를 效率的으로 制限하기 위하여서는 現行 近距離輸送制限範圍를 50km 未滿에서 100km 까지로 擴大調整하는 것이 가장 最善의 手段이 될 것으로 思料되는 바 이를 積極 建議하는 바입니다.

그 理由는 첫째 品目制限이 아닌 距離基準의 제한이기 때문에 모든 品目이 일률적으로 제한을 받게됨으로써 公平의 원리에 가장 합당하고,

둘째, 近거리일수록 公路輸送과 鐵道輸送의 運賃격차가 적으며,

세째, 行政的인 조사가 容易하고

네째, '71年度中 100km 미만에 속할 것으로 예상되는 貨物量이 〈表 3〉과 〈表 4〉에서 보는 바와 같이 約 190萬톤에 達하며 그 中 50km 미만이 約 50萬톤으로써 事實上 140萬 톤의 輸送제한이 가능하며 이는 輸送能力 超過量의 約 $\frac{1}{2}$에 해당하는 것으로 수송난을 合理的으로 해결하는데 큰 효과를 가져올 수 있다고 하는 事實 등을 들 수 있읍니다.

이를 實施함에 있어서는 從來 例外로 取扱되어 오던 무연탄과 單貨도 마땅이 이에 포함시켜야만 할 것이나 다만 特殊한 경우에 限하여 線別 및 品目別 制限距離의 調整은 不可避할 것으로 思料됩니다.

2. 무연탄의 해송계획량의 擴大調整

上記 1項의 조치로써도 充分한 解決을 가져올 수는 없는 바 그 補完策으로서는 무연탄과 시멘트의 海送量을 더욱 增大시켜야만 할 것입니다.

鐵道廳 當局의 '71년도 輸送計劃에 의하면 시멘트의 海送計劃量은

<표 3> '71年度 50km未滿 鐵道貨物需要量推定 (單位 : 1,000톤)

糧穀·肥料	시멘트	木材類	야채·과실	鑛石	其他	計
339	16	7	10	77	115	564

<표 4> '71年度 100km未滿 同貨物需要量 (單位 : 1,000톤)

糧穀 肥料	시멘트	木材類	野菜 果實	鑛石	其他	무연탄	單貨	計
339	34	35	22	126	228	977	205	1,966

※ 鐵道廳告示 94號에서 例外로 되어 있는 무연탄, 單貨도 포함시킴.

140萬톤으로 策定하고 있으며 이는 '71年 實績과 거의 같은 水準으로서 現在의 항만시설 能力 等을 감안할 때 그 以上의 海送量 增大는 매우 무리이나 폐업계에서는 영동·中央선의 철도수송난을 해결하는 方法으로서 시멘트의 海送計劃을 最大限 170萬톤까지 늘릴 計劃으로 있으며 이 때의 해송 比重은 全體의 25%에 해당되는 것입니다.

그러나 무연탄의 해송계획량은 170萬톤으로서 이는 총 무연탄 수송수요의 12%에 不過한 實情이며 鐵道輸送難을 合理的으로 解決하기 위하여는 무연탄의 해송량 增大도 不可避한 것으로 思料됩니다.

무연탄의 해송 비율을 약 5% 程度 높이게 된다면 무연탄의 총해송량은 170萬톤에서 250萬톤으로 約 80萬톤 增加될 것이며 이는 그만큼 철도수송수요를 줄이게 될 것입니다.

무연탄의 해송량을 증가시킬 경우 철암 2,500千톤中 500千톤, 황지 2,250千톤中 300千톤을 해송으로 전환하는 것이 가장 妥當할 것으로 思料되며 이는 嶺東地區의 수송애로를 解消하는데 큰 도움이 될 것입니다. 무연탄의 海送으로 因한 運賃손실은 물론 종전과 같이 「석탄礦業에 關한 임시조치法」에 의거 보장되어야만 할 것입니다.

3. 交行驛新設工事의 早期完工推進

鐵道廳 當局에서 鐵道輸送 애로지구의 선로용량을 強化하기 위하여 推進中인 嶺東線 榮州~文丹間의 상막驛 新設工事와 中央線 三谷~堤川間의 고명驛 新設工事, 그리고 太白線 堤川~松鶴間의 장릭驛 新設工事 등은 8月末까지 早期完工토록 措置가 取해져야 할 것입니다. 上記 工事가 完工되지 못한다면 動力이 增強된다고 하더라도 선로용량 關係로 이를 充分히 活用할 수 없게 될 것입니다.

上記 工事가 8月末까지 完工된다면 4/4分期中 使用車 能力 100輛을 增加시킴으로써 35萬톤을 增輸送하게 될 것입니다.

4. 無煙炭·시멘트·油類·肥料 等 政策物資의 據點輸送強化

위의 3가지 措置로서는 充分한 解決을 期할 수는 없는 바 남은 手段으로서는 現在 實施中에 있는 無煙炭·시멘트·油類·肥料 等의 據點輸送方針을 더욱 强化하여 取扱驛을 調整 制限함으로써 動力과 貨車의 分散 運用을 防止하여야 할 것입니다.

最近 無煙炭供給都市를 36個 都市에서 43個都市로 擴大시킨 것은 輸送의 據點化政策에 逆行되는 措置일 뿐만 아니라 輸送難이 極度로 深刻한 此際에 供給都市만 넓혀서 充分히 輸送하지 못한다면 오히려 消費者의 怨聲만을 招來하고 輸送能率을 低下시키게 될 것입니다. 따라서 據點輸送으로 1次輸送量을 充分히 確保토록 하고 供給都市의 擴大는 貯炭地點으로부터 公路輸送으로 轉換시켜 充分한 量을 供給토록 하는 것이 妥當한 것으로 思料되는 바입니다.

5. 시멘트 輸送計劃의 修正과 私有機關車의 活用

'71年度 시멘트 輸送需要는 〈表 5〉와 〈表 6〉에서 보는 바와 같이 7,800千屯에 達하고 있는 바 그중 鐵道輸送需要는 5,600千屯으로서 2次輸送까지 合하면 總鐵道輸送需要는 7,500千屯에 達하는 것입니다.

이에 對하여 鐵道輸送計劃에 依하면 1次輸送 5,000千屯, 2次輸送 1,700千屯으로 6,700千屯에 不過하여 實際 輸送需要보다 80萬屯이 過少 策定되고 있는 바 시멘트 鐵道輸送計劃의 修正이 不可避한 實情이며 그와 같은 當初計劃의 修正分은 시멘트 業界에서 導入하는 機關車를 全量 시멘트輸送에 投入함으로써 月間 10萬屯씩을 增加輸送하여 시멘트需給에 蹉跌이 없도록 措置하여 주시기 바랍니다.

<표 5> '71年度 시멘트 輸送需要 (單位 : 1,000톤)

一般	새마을	計	수출	소비지工場	수송수요計
6,600	300	6,900	700	200	7,800

<표 6> 수송수단별 수송수요 (單位 : 1,000톤)

해송	자동차	철도	計
1,700	500	5,600	7,800

<표 7> 철도 수송수요와 철도청계획과의 對比 (單位 : 1,000 톤)

	1차수송(공장수송)			2 차 수 송			合 計
	국내	수출	計	三和해송	싸이로수송	計	
철도 수송 수요	5,400	200	5.600	1,300	600	1,900	7,500
철도청계획	4,800	200	5,000	1,100	600	1,700	6,700
과 부 족	△600		△600	△200		200	△800

長期對策

1. 輸送力開發을 위한 綜合計劃의 樹立과 運賃料率의 調整

輸送難을 根本的으로 解決하기 위하여는 長期的인 輸送手段別 輸送需要에 대한 치밀한 豫測下에 鐵道·海送·公路輸送의 綜合的이고 體系的인 輸送力開發計劃이 樹立되어야 할 것이며 現在部處別로 推進中에 있는 電鐵化計劃·高速道路建設計劃·港灣建設計劃·渡船業育成方案 등이 그와 같은 綜合計劃에서 總括的으로 다루어져야만 할 것입니다. 이를 效果的으로 遂行하기 위하여는 무엇보다도 먼저 鐵道貨物 運賃料率의 調整을 비롯한 運賃構造의 調整이 合理的으로 이루어져야만 할 것이며 그렇게 함으로써 輸送部門의 構造的 欠陷을 改善하는 한편 輸送部門에 대한 投資財源이 確保되도록 하여야만 할 것입니다.

2. 電鐵化計劃의 早期推進

輸送力增強을 위한 長期對策으로서 가장 重要하고 緊急한 것이 바로 電鐵化計劃입니다. 中央·太白·嶺東線의 電鐵化計劃은 이미 68年 5月에 着手된 것으로 當初計劃으로는 71年末에 完工될 豫定이었으나 그간 借款交涉의 不振 등으로 遲延되어 왔으며 現狀態로서는 '73年度에 完工豫定이라고 하는 바 同計劃을 가급적 短縮하여 早期完工토록 措置하여야 할 것입니다.

앞으로의 輸送需要의 急激한 增大를 豫想한다면 現在 鐵道輸送力增強에 크게 期待를 걸고 있는 IBRD 借款에 의한 機關車 50台의 導入으로서도 이를 勘當할 수 없을 것입니다. 따라서 이에 대처하기 위해서는 電鐵化計劃을 早速히 完工토록 積極推進하지 않으면 안될 것이며 이와 並行하여 年次別 動力增強을 위한 機關車導入計劃이 마련되어야 할 것입니다.

特히 電鐵化計劃을 早期推進함에 있어 黃地~古汗間의 開通을 優先的으로 推進하여 嶺東線·中央線의 線路負擔을 太白線에 一部轉換시키도록 하여야 할 것입니다.

3. 墨湖, 三涉港灣能力強化

墨湖港은 10,000屯級 船舶의 接岸이 可能하도록 埠頭施設도 갖추어졌으나 淺諜作業이 不振하여 10,000屯級 船舶의 接岸이 不可能한 實情이며 現在 輸出시멘트 中 相當量이 麗水·蔚山港 등에서 船積되고 있어 시멘트輸出 및 海送增大에 莫大한 支障을 가져오고 있읍니다. 한편 三涉港은 現在 1,000屯級 船舶밖에 接岸할 수 없는 狀態로서 東洋세멘트에서 保有하고 있는 船舶(1,600~2,000屯級)마저 시멘트輸送에 利用하지 못하고 있어 시멘트의 海送量增大에 큰 支障을 招來하고 있읍니다.

上記 墨湖港 및 三涉港施設擴充은 全國的인 港灣施設擴充計劃과 關聯하여 考慮되어야 할 것이나 위와 같은 事情을 勘案 最優先的으로 措置되어야 할 것입니다.

4. 原州~堤川~丹陽間 産業高速道路의 建設

政府當局에서는 重要道路의 高速化計劃의 一環으로 서울~江陵間의 嶺東高速道路를 '71年부터 着工하고 그중 서울~原州間을 '71年 中에 完工할 豫定인 것으로 알려지고 있읍니다.

上記 高速道路가 完成되면 貨物의 公路輸送增大에도 크게 寄與할 것으로 豫想되나 同高速道路의 産業道路로서의 利用度를 더욱 높이기 위하여는 原州~堤川~丹陽間을 高速化하여 連結함으로써만이 可能할 것으로 思料됩니다. 서울~原州間 高速道路가 原州~堤川~丹陽間의 高速道路와 連結된다면 시멘트의 公路輸送도 大幅增大될 수 있을 것이며 貨物의 鐵道編重을 막고 輸送構造를 近代化하는데 크게 寄與하게 될 것입니다.

5. 內陸水路開發과 Pipe line의 敷設計劃樹立

끝으로 輸送體系의 近代化와 輸送能率의 高度化를 위하여는 漢江·洛東江 등을 中心으로 한 內陸水路開發과 油類供給을 위한 Pipe line 敷設計劃도 아울러 樹立하여 綜合的인 輸送開發計劃에 반영되도록 하여야 할 것입니다. 이와 같은 輸送手段의 多邊化는 先進諸國에서 이미 오래전부터 널리 보편화되고 있는 것으로서 鐵道의 新設이나 道路의 建設에 못지 않게 重要한 것이며 때로는 經濟性에 있어서 월등히 有利한 效果를 가져올 수 있는 것입니다.