

# '79年度「시멘트」輸送展望

金烈會

(鐵道庁 運輸局)

## I. '79年度「시멘트」需給과 輸送需要

筆者는 본 「시멘트」誌 72輯과 73輯의 2회에 걸쳐서 「貨物輸送体系의 長期改善方案」을 連載하여 美国, 日本등 先進國의 貨物輸送構造와 輸送 「패턴」을 提示하였고 또한 우리나라가 当面한 重量貨物輸送上의 隘路點이 무엇이며 이에 對한 具體的인 改善策을 어떤 方向에서 設定해야 할것인가를 筆者 나름대로 建議兼 提示한바가 있다.

이와같은 主題와 方向은 筆者가 10余年間 輸送 및 設備計劃에 參與하여 經驗을 쌓아 왔고, 또 日本, 美国等 海外研修生活를 통하여 特출한 理論과 實務知識을 바탕으로 한것이지만, 現在 貨物輸送實務를 直接 担当하고 있지 않는 筆者로서 当面한 「시멘트」輸送問題를 다룬다는 것은 좀어색한 일이기는 하지만, 지난번 筆者의 論文을 補完한다는 意味에서 다시 執筆을 하게 된것이다.

〈表-1〉에서 보는바와 같이 79年度 「시멘트」需給計劃에 依하면, 国内消費量이 1,280萬톤으로서 78年對比 約11%의 增加가 予想되고 있으며, 輸出「시멘트」 400萬톤은 国内需要의 增加와 中東地域의 「이란」政情不安等 海外市場 与件으로 輸出物量確保에 若干의 차질이 있지 않을까 予見되고 있다.

이에 比하여 国内消費需要는 建築景氣의 一時的인 後退로 需要增加率이 鈍化될것으로 내다 보는이도 있지만, 政府가 主導하는 農漁村住宅

改良, 15坪未滿의 庶民住宅建設促進, 學校, 橋梁, 道路, 鐵道等 公共投資事業의 擴充 등으로, 오히려 消費需要가 下半期에 가서는 크게 伸長할 可能性도 있다고 보아야할것이다.

77~78年의 例를보면, 內需部門의 「시멘트」需要가 前例없이 急增하여 供給能力과 盛需期 輸送能力 不足으로 極甚한 「시멘트」需給波動을 이르게 一般需要者에게 큰 不便을 주었음은 아직도 우리의 기억에 생생히 남아 있다.

77-79年間的 「시멘트」의 輸送分担量을 보면 〈表-2〉에 나타난바와같이 鐵道輸送이 約50%를 占有하고 있으며, 다음이 公路輸送으로서 77年에 31%가 79년에는 37% 水準으로 輸送比重이 높아질 것이라 予想되고 있다.

그러나 工場에서의 第1次 輸送은 海送 約17%와 鐵道 約71%가 分担하고 있어, 「시멘트」輸

'77-'79 「시멘트」需給比較  
(表-1) (單位: 千噸)

年度		77	78	79
需 要	消費	10,400	11,540	12,800
	輸出	3,000	3,000	4,000
	計	13,400	14,540	16,860
供 給(生産)		14,000	14,500	16,860
輸 送 需 要		19,164	20,637	23,558
鐵道輸送	噸數	10,366	10,880	12,000
	分担率	69.0	52.7	71.0

※資料: ①輸送部門第4次5個年計劃(交通部)  
②79鐵道輸送計劃(鐵道庁)

'77- '79「시멘트」輸送比較

(表-2) (單位:千噸)

年度 手段別	77		78		79	
	噸數	分担率	噸數	分担率	噸數	分担率
鐵道	10,366	49.2	10,880	47.4	12,000	47.9
公路	6,650	30.6	8,679	37.8	9,347	37.3
海運	4,057	20.2	3,469	14.8	3,694	14.8
計	21,073	100	22,948	100	25,041	100
增加率	14.6%		8.8%		9.1%	

※ 資料: 79年度 輸送需要 및 投資計劃 (交通部)

送은 大部分 鐵道輸送에 의존하고 있음을 說明해 주고 있다.

公路輸送의 比重이 차츰 높아지고 있는 것은 消費地分工場이나 「싸이로」에서 實需要者 까지 輸送되는 第2次 輸送의 比重이 커지기 때문이며 直接工場에서 消費地까지 輸送되는 量은 극히 少量에 不過하다.

79年度 「시멘트」生産計劃量은 約 1,700 萬噸 (表-1) 77-79 「시멘트」需給比較参照)이며 總輸送需要 2,360萬噸中 鐵道가 1,200萬噸을 承擔하여 例年보다 높은 71%의 輸送分担을 하도록 計劃되고 있다.

鐵道の 「시멘트」輸送計劃은 第4次 經濟開發 5年計劃上 政府의 「시멘트」需給 및 生産計劃을 根幹으로 하여 78년에 樹立한 것이며, 그 當時 東洋「시멘트」三陟工場이 年産 266萬噸에서 324萬噸으로 能力이 增強되어 年58萬噸의 「시멘트」가 增産될것이라 判斷하였지만 이는 全量 海送을 前提로 하였기 때문에 鐵道輸送 需要에서 除外하게 된것이며, 또 雙竜洋灰東海工場도 年産 321萬噸에서 601萬噸으로 生産能力이 擴張되어 年280萬噸의 「시멘트」가 增産될것으로 予見하였었지만, 東洋「시멘트」와 마찬가지로 全量 海送需要로 보았기 때문에 鐵道輸送計劃에서는 除外시키게 되었던 것이다.

그러나 內陸地區에 位置한 星信洋灰의 丹陽工場이 年産 133萬噸에서 233萬噸으로 年間100萬噸의 「시멘트」增産을 目標로 工場擴張을 끝냈지만, 鐵道가 分担할 輸送量은 70%線인 70萬噸으로 需要予測을 하고 79年度 鐵道輸送 計劃을 1,200萬噸으로 確定시켰던 것이다.

鐵道輸送에 있어서 가장 比重이 높은 것은 無煙炭으로서 全体貨物輸送量의 約35%의 比重을 占하고 있으며, 그다음이 「시멘트」로서 約25%의 높은 比重을 占有할 뿐만아니라 最近 우리나라가 重化學工業을 10大 主戰略産業으로 轉換하게 됨에 따라 鈹石과 油類의 輸送比重이 急激히 높아지는 추세에 있다.

(表-3)에 提示한 바와같이 79年度 主要品目의 鐵道輸送計劃을 보더라도 「시멘트」 無煙炭, 鈹石 등 三大品目의 輸送需要가 全体鐵道貨物輸送需要의 4分之3에 該當하는 75%에 達하고 있다.

'79主要品目別鐵道輸送計劃 (表-3) (單位:千噸)

品目別 区分	시멘트	無煙炭	鈹石	其他	計
輸送量	12,000	17,987	3,900	15,191	49,078
比重%	24.1	34.4	17.2	24.3	100.0

※ 資料: 1979年度 輸送計劃 (鐵道庁)

이는 無煙炭의 鐵道輸送比重이 62년에 43%, 71년에 40%, 79년이 35%로 차츰 떨어지고 있는 反面에 「시멘트」의 鐵道輸送比重은 62년에 5%에 不過하였던것이 71년에는 14%로 높아졌고, 79년에는 全鐵道貨物의 4分之1에 達하는 25%의 比重으로 크게 浮上되고 있다. 이와 같은 추세는 「시멘트」의 消費「패턴」이 漸次 先進國과 類似하게 變化하고 있는 상태이며 當分間 계속될것으로 豫상되고 있다.

II. 「시멘트」鐵道輸送上의 險路點

「시멘트」業界나 「시멘트」需要者는 勿論이고, 直接需給政策과 輸送問題를 担当하고 있는 政府部처가 다같이 苦悶하는 問題의 하나가 어떻게 하면 需要에 맞추어 適切한 需要量을 確保하여 供給하는가 하는 것이다.

그러나 앞에서도 잠깐 言及한바와 같이 最近 2~3年間은 해마다 盛需期 「시멘트」需要量에 供給不足現象이 계속 일어났으며 이에 따라 「시

멘트」의 品貴現象이 두드러지게 나타나서 少量消費者는 50% 내지는 심한 경우에는 100%까지의 「프리미엄」을 붙여도 求하기 힘든 기현상이 간간히 발생하여 왔다.

그러면 왜 內需用 「시멘트」의 需給에 위와같은 混亂과 需給上의 차질을 招來하게 되었을까? 그 理由를 筆者나름대로 分析해보면 다음과 같이 要約할 수 있다.

① 「시멘트」의 長期需要를 正確하게 予測하지 못하였다는 點을 指摘하지 않을 수 없다. 業界나 關係部처는 적어도 5-10年 앞을 내다보고 需要予測을 正確히 하였어야 할 것이며 여기에 맞추어 設備投資를 年次的으로 增強함으로써 「시멘트」의 生産能力을 크게 擴張하고, 特히 業界에서는 主要消費地에 미리미리 備蓄施設을 確保하였어야 할 것이었다.

② 最近 2-3年間 政府가 推進하는 農漁村住宅改良事業, 各種 새마을事業의 일환으로 추진되고 있는 建設事業과 大單位工業團地의 建設事業, 社會間接資本의 擴充事業 등으로 因하여 「시멘트」의 消費量이 急激히 증가한데다가, 建設業체의 海外受注量增加와 國內建築景氣의 異常的인 上昇趨勢 때문에 生産量이 國內需要量을 充足하지 못하게 되고 여기에 輸送能力의 不足 때문에 適期供給이 이루어지지 못하므로써 盛需期 「시멘트」波動을 이르기게 되었던 것이다.

③ 無煙炭, 「시멘트」 鉍石等 鐵道輸送의 3大顧客貨物의 生産立地가 中央, 嶺東, 太白線地區에 偏在해 있어서 鐵道輸送 能力이 盛需期需要를 감당하지 못하기 때문에 適期適量輸送이 不可能하였으므로 「시멘트」 需給에 큰 차질을 주게 되었던 것이다.

(表-4)에서 보는바와같이 無煙炭의 경우 太白, 嶺東線地區에 全國物動量의 約73%가 偏寄되어 있으며, 「시멘트」의 경우에는 거의 90% 이상이 이地區에서 偏重發生하고 있을 뿐만 아니라 鉍石「石炭石포함」의 경우에도 表에는 나타나 있지 않지만 「시멘트」나 無煙炭처럼 例外는 아니어서 이地區에서 約75% 以上の 物動量이 發生하고 있다.

嶺東太白地區 物動量

(表-4)

(單位:千噸)

年度		72	74	76	78
無煙炭	全國	12,403	15,290	16,401	17,923
	地區內	9,203	11,201	11,201	13,136
	%	74.2	73.4	72.6	73.3
시멘트	全國	6,486	8,838	11,873	10,880
	地區內	5,967	8,040	9,740	9,585
	%	92.0	83.9	76.3	88.1

※ 資料: 韓國의 交通現況과 輸送政策(交通部)

④ 鐵道貨物에서 가장 比重이 큰 무연탄과 「시멘트」의 生産立地가 前項에서 略述한 것처럼 中央, 嶺東, 太白線 地區에 偏在해 있는데다가 같은 輸送經路를 거쳐서 輸送되므로 恒常 競合關係를 이루게 되어 어느 한쪽 輸送量에 커다란 制約을 加하고 있으므로 언제나 무연탄과 「시멘트」는 鐵道輸送에 있어서 逆函數 關係에 놓여있다.

따라서 鐵道輸送은 政府의 需給 政策에 따라 무연탄 優先輸送을 할때도 있고 「시멘트」優先輸送을 하는 경우도 있게 되는 것이다.

또 무연탄과 「시멘트」는 그 需要가 季節과 氣候條件 그리고 市場條件등에 敏感한 反應을 보이는 것이 兩大品目의 共通的인 특징이라고 볼 수 있다.

무연탄이 실제로 大量消費되는 時期는 11月~3月 사이지만, 대개 各家庭에서는 8月~10月 사이에 한겨번에 越冬用煉炭을 確保하려는 購買心理가 作用하는 傾向이 있을뿐만 아니라 여기에 덧붙여서 해마다 價格引上說, 무연탄品貴說 등이 근거없이 나돌아 假需要를 부채질하기 때문에 政府에서는 이를 防止하기 위하여 每年 서울地區를 비롯하여 全國主要都市에 消費地貯炭目標을 設定하고 生産, 輸送, 製炭을 堵려하게 되므로 無煙炭의 輸送比重을 「시멘트」보다 크게 두고 있음은 大多數 國民의 必須生活品인 燃料 價를 安定시킨다는 點에서 불가피한 것이라 생각된다.

이에 대하여 「시멘트」의 盛需期는 4月~5月과 9月~11月的 2期로 나눌수 있는데, 特히

季節, 氣候 및 建築景氣 등 市場條件에 민감한 反應을 보이고 있어, 年間 備蓄輸送을 하는 무연탄과는 항상 「시멘트」의 盛需期에서 수송 경합을 이루게 되어 鐵道輸送의 隘路點으로 指摘되고 있다.

〈表-5〉는 79年度 무연탄과 「시멘트」의 分期別 鐵道수송계획을 나타낸 表인데, 이 表에서 보는바와같이 이 兩大品目은 2/4分期와 3/4分期에서 크게 경합하고 있음을 알 수가 있다.

表-5) '79 主要品目の 分期別輸送計劃 (單位: 千噸)

分期 品目	1/4	2/4	3/4	4/4	計
시멘트	2,810	3,152	3,092	2,946	12,000
構成比(%)	23.4	26.8	26.0	24.1	100
무연탄	4,621	4,528	4,445	4,393	17,987
構成比(%)	25.7	25.6	24.7	24.0	100

※ 資料: '79鐵道 輸送計劃(鐵道庁)

⑤ 無煙炭, 「시멘트」의 地域別 消費경향을 볼 때 서울地區가 압도적으로 많기 때문에 해마다 波動을 격게 되는 것이다.

〈表-6〉에서 보는바와같이 무연탄의 경우 大都市권의 家庭用연료가 점차 油類로 代替되고 있기 때문에 서울地區 輸送比重이 차차 떨어지고 있는 추세에 있으나 아직도 全무연탄 輸送量의 約40%에 해당하는 높은 比重을 보여주고 있으며, 「시멘트」의 경우에 있어서도 約40%에 해당하는 量이 서울地區 輸送에 負荷되고 있어 이 兩大品目이 盛需期에 경합하게 될 「시멘트」의 品貴現象이 일어나게 되는 것이다.

⑥ 首都圈電鉄區間的 擴大와 電動列車의 運行密度가 계속 증가하게 됨에 따라 서울 地區에서의 貨物取扱은 專用取扱駅 以外에서는 貨物取扱이 不可能하게 되었고, 貨物列車의 소통에도 큰 支障을 주고 있는 實情에 있다.

不遠問 龜山, 水色, 城北, 里門, 忘憂 등을 除外하고는 首都圈 各駅의 여객專用化가 이루어질 것이며, 南部貨物基地新設에 따라 무연탄 및 「시멘트」의 서울地區 供給體系를 改편해야 할 것이라 생각된다.

表-6) 무연탄「시멘트」의 서울地區輸送負荷量 (單位: 千噸)

年度 品目	72	74	76	78
全 國	11,317	15,067	16,068	17,923
서울지구	4,931	6,608	6,780	7,040
比重(%)	44	44	42	39
全 國	5,946	7,831	10,230	10,880
서울地區	2,135	2,765	3,508	4,673
比重(%)	36	35	34	42

※

이문제에 대하여는 「시멘트」誌 第73輯 (78年 12月号) VI, VII章을 參考해주시기 바라며今年 7月 頃 首都圈電動列車의 증설에 對備하여 業界에서도 輸送上의 隘路點을 打開하는 方案을 別途강구되어야 할 것으로 생각된다.

要컨데 무연탄과 「시멘트」는 生産地로부터 消費地로 輸送되는 과정에서 심각한 輸送경합을 이루고 있다는데 鐵道輸送의 隘路點이 있는 것이다.

### III. 輸送隘路의 打開方案

앞에서도 이미 言及한바와 같이 無煙炭, 「시멘트」, 鉍石等 主要資源이 太白, 嶺東地區에 偏在해 있고 이들 貨物이 다같이 同一수송경로에서 경합하게 되는 것이 鐵道輸送上의 큰 隘路點이 되고 있다는 點을 指摘한바 있다. 그중에서도 특히 中央線上行으로 約53%의 物動量이 輸送되고 있으며, 中央線下行이 30%, 忠北線으로 빠지는 物動量이 約17%의 比重을 占有하고 있어(〈表-7〉參照) 産業線에서도 中央線 堤川~清涼里間에 가장 큰 輸送量 負荷가 걸리게 됨을 알 수 있다.

그런데 中央線上行이나 忠北線은 現在의 수송 수요를 감당할수있는 線路容量이 確保되어 있으므로 無煙炭이나 「시멘트」의 輸送에 큰 制約을 주리라고 생각되지는 않지만, 季節的으로 兩大品目이 심각한 輸送경합을 이룰때 臨時列車의 運行에 障礙要因이 될지도 모른다.

그러나 中央線下行(榮州~慶州間)과 東海南

中央線(上) 輸送分擔量

(表-7)

(單位:千톤)

年度		72	74	76	78
區分	全 國	12,403	15,290	16,401	17,923
	中央(上)	6,264	76,231	8,315	9,400
	%	50.5	50.6	55.6	52.5
시멘트	全 國	6,486	8,838	11,873	10,880
	中央(上)	3,347	3,805	4,733	5,200
	%	51.6	48.6	40.5	52.9

※ 資料: 鐵道庁(運輸局)

中央線(下)의 需要對能力比較

(表-8)

(單位:列車回數)

線區別	現容量	'79 所 要			遇不足
		P	F	計	
榮州~安東(中央)	23	12	17	29	△6
安東~永川( " )	22	8	17	25	△3
永川~慶州( " )	24	9	19	28	△4
釜山~蔚山(東海)	18	9	10	19	△1
蔚山~慶州(東海)	20	9	14	23	△3
慶州~浦項( " )	16	8	11	19	△3

※ 資料: ① '79年度鐵道輸送計劃(鐵道庁)  
② P=여객열차 F=화물열차

部線의 線路容量은 <表-8>에서 보는 바와같이 全般的으로 不足한 상태에서 貨物列車가 運行되고 있으며 C.T.C 改良事業은 '83년에 가서야 完工될것이므로 當面한 産業線物資輸送에 있어서 가장 큰 隘路區間으로 評價되고 있다. 79年中에 西岐(伊下~安東間)와 業同(義城~円村間)을 交行駅으로 新設하고 羅原駅을 普通駅으로 승격시켜 當面한 輸送능력不足을 해소하려고 하고 있으나, 工事의 完工時期는 下半期에 가서나 可能하게 될것이므로 今年度の 輸送으로 打開에는 큰 도움을 주지 못할것으로 判斷된다.

그외에 今年度輸送力增強事業中 重要的 것을 열거하면 다음과 같다.

① 交行駅新設로는 星山(順天~栗村), 新豊(栗村~德陽), 山城(書道~南原)을 完工하여 麗川地區의 油類, 肥料, 「시멘트」 등의 輸送력을 증강하게 될것이며

② 中央線 高明駅 構内를 35輛에서 135輛으로 擴張하여 浦項製鐵로 공급되는 石灰石, 鉍石輸

送을 원활히 하게할 計劃이고 積良은 35輛의 構內容量을 80輛으로, 裡리는 340輛을 580輛으로 大幅 擴張하여 列車 통과와 貨物取扱의 원활을 期할 計劃으로 있다.

③ 大田操車場은 500輛 規模를 完成하고, 天安直結線과 天安駅 構內모양 改良이 동시에 끝나게 되어 京釜線과 長項線의 열차소통에 큰 效果가 기대되고 있다.

④ 京釜線複複線事業은 今年중 富谷~水原間 軌道부설을 끝마치고 年末까지 温山団地線 12km의 마무리工事도 끝마치게 될것이다.

⑤ 忠北線은 今年內에 全區間用地買受를 完了하고 南漢江橋梁을 完工하는 동시에 陰城~牧杏間 32.5km 區間的 部分複線이 開通하게 될것으로 전망되고 있다.

그러나 前章에서 이미 지적한바와같이 서울地區의 輸送能力을 제약하는 요인이 점차 증대하고 있다는데 問題點이 있는데 그것은 首都圈電鐵網의 擴大와 列車密度가 대폭 增加하게 됨에 따라 自然히 貨物列車의 晝間 運行이 크게 제한을 받을뿐만 아니라 서울地區 各駅의 旅客專用化計劃에 依하여 증진의 貨物取扱駅을 계속 줄이고 있기 때문에 서울地區內의 貨物 專用駅의 能力만을 가지고는 充分한 輸送, 荷役, 保管이 이루어질수 없는 실정에 있기 때문인 것이다.

그러므로 業界에서는 非需期(雨期, 冬期등) 輸送을 強化하고, 充分한 荷役施設과 野積能力을 갖춘 荷置場을 확보하여 雨期 또는 冬節期를 利用하여 「시멘트」의 備蓄輸送을 強行하는 方案을 모색하여야 할것으로 생각된다.

다음 輸送裝備問題에 對하여서는 今年度에 이미 貨物列車 10個列車를 增設運行中에 있으나 이들 列車는 주로 鐵材, 鉍石, 油類와 雜貨輸送에 集中 投入되었으으며, 事實上 무연탄 「시멘트」 輸送력을 보강시키는 措置는 아니었다. 그러나 鐵道庁에서는 제 2 단계 措置로서 5個列車 增設을 檢討中에 있는 것으로 알려졌지만 그 運用時期, 運行區間 및 輸送品目이 무엇이 될것인지 아직 決定되지 않았으며 設定可能性 與否는 현재로서 斷定할수는 없다. 當初 79年度 鐵道

(表-9)

'79 車輛所要對能力比較

(單位:輛)

區 分	車 種		貨 車				
	動 力	電 氣	B	G	F	其 他	計
'79 所 要 (A)	406	90	5,324	7,152	758	3,008	16,150
前 年 末 保 有	404	90	4,927	6,524	896	3,102	15,449
'79 新 改 造 車 (再生)2	-	-	550	870	-	50	1,470
'79 廢 改 造 車	-	-	△ 196	△ 242	△ 138	-	△ 576
'79 年 末 保 有 (B)	406	90	5,281	7,152	758	3,152	16,343
遇 不 足 (A-B)	-	-	△ 43	-	-	144	101

※資料: 鐵道庁 運輸局(狹軌 및 車掌車除外)

수송계획은 三和~墨湖港間 300萬톤의「시멘트」를 鐵道에 의하여 1次 輸送하고, 東洋「시멘트」의 內陸輸送(嶺東線上行) 120萬톤을 除外하고는 全量 海送을 前提로 수립된 것이며, 丹陽, 堤川 등 內陸地區의 「시멘트」生産量중 約70%에 해당하는 量이 鐵道輸送能力에 가장 적정量 이라 判斷하였던 것이다.

따라서 工場과 消費地間的 1次 輸送量도 海送을 除外하고는 約30%에 해당하는 量을 自動車에 의하여 輸送할수 밖에 없으며 各分工場이나, 消費地「싸이로」에서의 第2次 輸送量은 全量 自動車輸送이 不可避하다고 생각된다. 79年度 鐵道輸送裝備의 所要判斷과 增備計劃도 위와 같은 事實을 前提로 한것이며 <表-9>에서 보는바와같이 機關車는 再生 2台로 充當되어도 動力車不足은 없다고 보며 貨車는 有蓋車(B) 550輛, 無蓋車(G) 870輛을 新造 또는 改造하여 79年度 貨物輸送에 対処할 計劃인 것이다. 有蓋車(B) 43輛 不足은 冷藏車로 代替充當이 可能하므로 輸送裝備의 不足問題는 發生하지 않을 것으로 予見되고 있다.

그러나, 거듭 되풀이되는 얘기지만, 盛需期輸送需要가 急増할 경우 一時的인 滯貨現象이 일어날 可能性도 있다고 보아야하는데 「시멘트」 盛需期에는 建設工事등이 「피-크」를 이룰때이므로 建築資材, 骨材등과 수송경합이 이루어져서 自動車에 依한 輸送도 그렇게 順調로울 것이라고는 기대할수 없을 것이다.

따라서 業界에서는 自動車에 依한 輸送量이 얼마나 되는가를 正確히 予測하여 備車등 自家

輸送裝備를 確保하는 方案을 講究하여야 할것이며 特히 서울地區에서는 「시멘트」 備蓄을 위한 事前對策을 講究하기를 勸告하고 싶다.

#### IV. '79年度 「시멘트」 輸送展望

最近 2~3年間 「시멘트」業界는 各種大型政府建設工事의 幅椽, 農漁村住宅改良事業의 추진, 工業團地의 造成, 都市建築景氣 上昇勢와 海外建設工事受注量의 증가등으로 「시멘트」需要가 前例없이 激증하는 추세에 있어 미처 供給이 需要를 따를수 없는 현상이 계속 일어나고 있어 「시멘트」의 海外輸出을 一時 中止 시키고 한때 「시멘트」를 輸入하여 國內需要를 가까스로 「카바」한적이 있었다.

이와같은 현상은 「시멘트」業界가 이 2~3年 동안에 最高의 好況을 누렸다고 一般적으로 評價하고 있지만, 우리 經濟의 고도成長에 따라 계속되는 「인플레이」에 편승하여 原材料費의 증가油類價上昇등의 Cost-push 要因이 作用하여 業界나름대로 오히려 相當한 苦悶이 있었을 것으로 필자는 생각하고 있다.

비록 一時的인 현상이기는 하였었지만, 「시멘트」 供給能力이 不足하여 國內需要를 充足하지 못하게 되자 政府의 生産督勵, 需要者의 壓力등으로 많은 試練을 겪어왔을 것이라 생각 된다. 더욱이 供給量을 確保하였더라도 鐵道輸送能力과 消費地貯藏施設未備로 「시멘트」의 원활한 공급이 이루어지지 못하였으므로 「시멘트」의 品費現象과 매점매석행위로 一時的인 파동이 일기도

하였다.

'79年度「시멘트」輸送은 政府의 需給計劃에 맞추어 計劃輸送을 하고 있으며, 特히 鐵道가 分担한 「시멘트」輸送에는 큰차질을 주지 않을 것으로 判斷되지만, 万一의 경우 「시멘트」需要가 予想外로 증가된다면, 競合品目인 무연탄의 需給變動이 招來될 경우에는 盛需期 輸送에 一時的인 輸送차질이 올 가능성도 아주 排除할 수는 없다고 보아야 할 것이다.

政府가 현재 계속해서 不動産 投機를 억제하고 있어서 建築景氣가 一時的으로 下降 추세에 있기 때문에 上半期中 「시멘트」輸送은 計劃대로 順調로울 것이 予見되고 있으나 下半期에 급작스럽게 一般民需用 「시멘트」需要가 늘어날 경우와, 各種 建設工事의 比重이 下半期가 크다는 점을 감안하여 7-8月 雨季中에도 備蓄輸送을 계속하여야 無煙炭 盛需期인 9-12월에 무연탄과의 輸送競合이 解消될 것이라 믿는다.

要컨데 79年度 鐵道에 의한 「시멘트」輸送計劃은 鐵道輸送能力을 기초로 수립한 것이며, 月別輸送計劃도 最近 數年동안의 수송추세에 따라 配分한 것이므로, 計劃量의 輸送은 可能할 것으로 予測되고 있으며 끝으로 「시멘트」業界에 다음 몇가지 提言을 드리면서 이 글을 맺고저

한다.

① 「시멘트」의 共販会社인 瑞韓實業은 需給部 処인 商工部, 輸送担当部 処인 鐵道庁과 긴밀한 協助아래 地域別 供給量을 正確히 判斷하여 最少의 費用과 最短의 수송경로로 수송되는 가장 경제적인 輸送計劃을 수립해 주어야 하며,

② 各 生産「메이커」는 서울地區를 비롯한 主要大都市内の 駅頭에 「시멘트」野積施設을 擴張하여 非需期를 利用한 備蓄輸送을 계속 強化해 주시고,

③ 內陸工場에서의 一時的인 滯貨現象 發生에 對備하기 위하여 自体輸送裝備로서 大型貨物自動車를 購入하거나 備車契約을 通하여 事前에 確保해 두어야 할 것이며,

④ 各 生産「메이커」가 回轉率을 높이기 위하여 消費地 또는 中間供給基地, 分工場 등에서 荷役設備를 大幅 擴大補強하고, 荷役人夫의 確保問題도 강구하여 주실 것.

⑤ 어느 特定地域이 鐵道輸送能力上的 制限을 받아 一時的으로 輸送隘路가 發生하였을 때를 對備하여 그 特定地域附近의 備蓄「시멘트」를 기동성있게 공급할 수 있도록 荷置場 確保와 輸送裝備의 活用計劃을 事前에 검토해 주시기를 권고하는 바이다.

### 廉政刷新에 관한 大統領閣下말씀

公務員은 옛날에 “牧民官”이라 하였으나 요즘에 와서는 國民의 “公僕”이라 하여 그 概念이 옛날과는 多少 달라졌으나 國家와 國民에 對해서 奉仕한다는 精神에 있어서는 마찬가지라고 생각한다.

特히 開發途上國家나 新生國家에 있어서의 公務員들의 마음가짐, 몸가짐이 禮儀에 벗어난 言動을 하면 公務員 全体와 政府에 對한 國民不信은 勿論, 國民總和를 沮害하는 結果를 가져오는 것이다.

(78. 7. 4 靑瓦台國務會議時)