

國民經濟와 交通産業에 관한 研究

夫 鍾 哲

I

第一次 經濟開發 五個年計劃 이후 우리 나라는 持續的인 經濟成長, 特히 輸出主導型의 工業生産擴大에 따라 그 동안 우리의 輸送은 量的으로 크게 膨脹하였을 뿐만 아니라 質的으로도 高度化, 多樣化되었다.

1977년에 100億弗 輸出目標을 達成하기 까지는 國內 및 國際輸送에 있어서 여러 가지 苦難을 겪어야 했으며, 이에 따라 交通部門의 重要性이 해를 거듭할 수록 더욱 커지게 되었으며, 人口의 增加 및 所得의 增大와 急速한 經濟發展에 따른 物動量을 迅速·正確·安全하게 輸送하기 위하여 交通部門은 莫大한 投資와 新技術의 開發 및 導入을 必要로 하였다. 이렇게 發展하는 交通産業이 우리 國家經濟와 어떻게 聯關되느냐를 究明코자 하는 것이 本研究의 目的이다.

交通의 機能 및 營業的 獨立體로서의 交通을 論하고 國民經濟를 爲한 交通發展과 그 意義를 說明하고, 交通의 必要條件과 交通産業에 있어서의 經濟的 組織傾向을 살핀다음 우리나라 交通産業의 現況과 問題點을 考察하여 마지막으로 運貨構成과 國家와 交通産業의 關係를 설명함이 本論의 主要 內容이다.

II

交通의 基本的인 任務는 財貨·通信 또는 旅客의 場所移轉에 있다. 그 目的을 爲하여 各種의 交通機關—鐵道·海運·公路 또는 航空交通等이 利用되는 것이다. 이러한 交通機關은 空間克服에 必要한 組織的이고 技術的 設備의 總體로서 一國의 交通制度를 相互的 關係에서 構成되고 있다.

2 논 문 기

過去 一世紀前에 처음으로 交通은 自營의 獨立性을 갖게 되었고, 交通需要는 그 以前에는 그것이 나타난 場所에서 當該 個別經濟團體의 範圍內에 있어서 그 自身の 機關에 依하여 充足하지 않으면 안되었으며, 財貨移動은 主로 商人에 依하여 이루어 졌으므로 商人은 人間과 人間사이의 또는 場所와 場所사이의 財貨移動이란 二重機能을 遂行하였다.

通信 또는 旅客의 組織的인 輸送은 國家管理쪽으로 關心을 갖게 하였지만, 이러한 交通機構도 直接的으로는 그 國家目的에 多少 必要하기는 했지만 依然 個別經濟에 停滯하고 있었다. 때문에 交通의 獨立的인 發展 또는 國民經濟的, 國際經濟的 市場의 成立이 必要하였다.

交通의 低廉化 또는 改善은 市場의 一般的 擴大를 가져왔다. 이것은 交通의 各機關과 輸送力이 그 需要充足을 爲하여 一層 有効하게 利用된다는 것을 意味한다. 또 事實上 自然의 惠澤이 豊富하게 供給되는 데에는 大部分의 人間の 欲望充足을 爲하여 交通이 要求되었다. 例를 들면 穀物生産에 대하여 말하면 個個의 狹少한 消費地域이나 貧困한 土地等에는 依存할 必要가 없게 된다. 低廉한 旅客輸送은 勞動市場에 平均的인 影響을 주어 有利한 勞動市場에의 移動이 獎勵되는 것이다. 이것은 勞動의 合理的인 配置를 意味하고 한편 賃金은 需要充足의 平均化와 生産要素인 勞動의 많은 經濟變動에 대한 順應能力의 向上도 意味한다. 大經營과 大量生産의 成立을 위해서는 購買 또는 販賣區域의 擴張이 前提가 되는 것이다.

이리하여 交通의 發展은 直接的으로는 總生産費의 一部로서의 輸送費의 減少뿐만 아니라 間接的으로는 交通發展이 大量生産의 重要な 基盤이 될 뿐만 아니라 分業의 發展을 可能하게 하여 生産費를 低廉化에 依한 企業利潤의 達成이 可能할 것이다.

이미 實現된 市場擴張의 結果로서 交通業의 個個의 發展에 隨伴하여 平均化 傾向이 생긴다. 이러한 것은 原則的으로 生産物의 價格에는 물론 生産要素의 價格에도 妥當하다. 生産要素의 價格에 대해서는 部分的으로 알은 것이지만 多數의 地方市場에의 后見을 容易하게 하고 더구나 同時에 平均化를 可能하게 하여 通信移轉의 迅速성에 있어서도 個個의 市場操作에 있어서 不均一性이 나타날 때에 結局은 그 平均化를 促進시킬 수가 없다. 交通發展은 市場의 位置的인 平均과 같이 各市場의 平均速度의 向上을 可能하게 한다. 特히 世界 各地에 있어서 季節마다 收穫되는 生産物인 穀物에 대하여 可能하다.

II

分業經濟의 基礎가 되기 위해서는 交通은 規則·正確性·低廉性·安全性·迅速성이 있어야 한다. 正確性和 安全性이 必要한 것은 個個의 經濟가 分業的으로 相互的 依存關係下에 있다는 것과 同時에 各各의 生産物의 確實한 交換을 期待하기 때문이고, 또 遠距離市場의 需給까지도

調節할 수 있기 때문이다. 運輸는 規則的이고 특히 低廉하여야 한다. 그렇지 못하면 大量輸送은 전혀 있을 수 없기 때문이다. 大量輸送은 相互의 經濟的 諸關係의 經路를 緊密하게 結付시켜 그 위에 包括的인 分業을 可能하게 하기 때문이다.

各種의 交通機關이 必要로 하는 이러한 條件은 完全히 各各 相違한 役割로 나타난다. 空中交通에는 迅速성이, 海運에는 大量性·低廉성이 顯著히 나타나고 比較的 이러한 條件이 平均化된 것은 그 性質上 鐵道交通이다. 國民經濟의 으로는 利用할 수 있는 各種의 交通機關이 있는 것이 有利하다. 왜냐하면 그것은 交通需要의 個別的인 充足을 個個의 경우에 따라 充分한 交通給付의 質과 같이 最大限의 順應을 可能하게 하기 때문이다.

交通需要의 여러 가지 種類에 交通業의 組織도 順應해야 한다. 特定の 技術的 基礎의 範圍內에서 말이다. 輸送給付의 最高可能의 量을 保證하는 것은 交通施設인 것이다. 即, 이런 施設下에서 地域間에 規則的·定期的인 輸送能力이 供給되는 경우 運搬器具가 어느 程度로 個個의 輸送에 利用되느냐는 別 問題이다. 高價한 交通需要 特히 規則的이고 正確한 서비스가 重要的 것이다. 特히 旅客輸送의 경우는 交通機關의 建設에 따라 充足되는 것이다. 勿論 이 交通機關에 있어서는 적어도 相當한 長期間에 따른 어느 程度의 交通의 最低密度를 必要로 한다. 이와 같이 交通機關은 새로운 交通을 일으켜 交通의 時間的·場所的 集中을 促進하는 것이다.

이러한 集中이 資本과 勞動等의 正確한 測定下에 이루어진 投下와 關聯되어 經營의 合理化와 原價輕減을 可能하게 한다. 各種交通機關 예하면 鐵道와 自動車가, 充分한 協力を 할 수 있는 것도 兩端에 交通機關이 現存하는 경우에 볼 수 있다.

交通需要의 充足에 대해서는 技術的으로 가장 給付可能한 交通手段에만 限하지 말고 全然 個個의 경우에 必要한 種類의 給付를 供給할 수 있는 交通手段으로도 可能한 것이고, 그러는 것이 經濟的으로 合理的인 것과 같이, 반드시 個個의 交通需要가 交通施設을 必要로 하지는 않는다.

大部分의 交通目的은 自由스러운 交通, 即, 特定の 時間 또는 條件에 不拘하고 그때 그때의 需要에 따라 여기 저기 活動할 수 있는 것이 오히려 經濟的으로 解決할 수 있는 것이다.

自由交通의 活動은 다음 경우에 나타난다. 卽, 첫째는 交通需要가 交通施設의 費用을 負擔할 수 있는 程度에 到達하지 못한 경우이고 둘째로는 交通은 總體로서 크지만 時間 또는 條件에 關聯하여 顯著한 變動을 나타내고, 그러기에 交通機關이 場所的으로나 時間的으로 不定時的으로 만이 投入되지 않으면 안되는 경우이다.

現代의 交通發達は 끊임없이 資本의 要素가 特히 強力하게 나타나는 것을 特徵으로 한다. 그 結果, 生産에 있어서와 같이 輸送에 있어서도 流動的인 個個의 交通과 같이 消滅하는 費用이 더욱 減退하고 여기에 反해 一時의 固定費가 重要하게 되는 것이다. 모든 交通事業에 나타

나는 經濟的 傾向은 現代交通手段의 特別한 資本의 集約性和 關聯된다. 固定的 經營手段에 依한 流動的 經營手段에 對한 代替는 언제나 販賣의 大量性을 前提로 한다. 固定費가 多數의 給付單位에 나누어져 그 個個의 輸送의 경우의 總費用이 資本集約이 적은 經營에 있어서 보다 低位에 있을 경우에 即, 一定의 利用限界에 到達되었을 경우에 처음으로 代替를 行하는 것이 經濟上 合理的이다. 이러한 點에서 볼 때에는, 一層 廣範하게 交通이 膨脹한다는 것은 費用減減과 關聯해서 投下資本의 完全한 負擔輕減으로 이루어지는 것이라 생각된다. 그러므로 利潤性은 利用限界와 完全한 負擔輕減과 區分된 所謂 集約段階의 範圍에서 向上된다. 完全한 負擔輕減으로 最適收益點이 達成되면 即 相對的 集約性的 最高限界 그 以上の 交通은 結局 給付의 單位當 費用의 增大를 가져오는 데 不過하다. 그것은 大體로 運搬具 또는 設備의 非經濟的 消滅의 結果인 것이다. 여기에서 새로운 固定費가 支出된다. 이런 故로 利潤性은 新集約性段階의 利用限界 가까이에서 再次 그것에 比例하여 不利한 結果가 된다. 故로 固定費의 어떤 部分, 例하면 總管理를 爲한 部分은 하나의 集約段階에서 다음의 段階 사이에 極히 적게 膨脹하느냐 또는 全然膨脹 안하느냐 중의 어느 하나이기 때문에 集約段階 高次元에 따른 平均費用은 減少傾向을 나타낼 것이다. 그러나 여기에도 結局은 上位限界에 達할 것이다. 即 絕對的 集約最高限界를 境界로 하여 그 以上の 給付一般은 過大한 費用이 쓰이는 것이 明白한 일이다. 原則으로서 여기에서도 大量生産原則에서와 同一한다는 問題가 重要하다. 故로 前述의 合法性은 大量交通의 法則이라고 불리운다.

合理的 經濟는 資本과 勞働이 交通事業에 있어서도 交通의 事實上的 要件에 될 수 있는 데로 正確히 順應하는 狀態로 이루어 질 것을 要求한다. 그러나 交通手段은 技術上 可能한 最高限의 基準에 따라 建設되는 것은 아니고 經濟的 最適條件의 基準에 따른다. 이 最適條件은 一面 個個의 地域 그때 그때의 交通需要에 從屬하고 他面 各 生産要素의 市場에서의 價格關係에 從屬한다. 그것을 超過한 交通手段의 發達は 資本과 勞働의 無理한 投入이고 浪費인 것이다. 交通支出이 그때의 要件에 正確히 適合된다는 것은 各種의 原因 때문에 어려운 것이다. 第1로 交通機構는 季節的 또는 景氣變動의인 主要要請에 適合하지 않으면 안되기 때문이다. 그러나 第2에는 個個의 集約段階內의 그 活動의 余地가 相當히 크기 때문이다. 支出은 經濟적으로 適正하지만 可能한 最適條件이 達成되지 않았다. 이러한 事情下에서의 價格政策의 任務는 投資의 可能한 限 有利한 負擔輕減을 目標로하는 點에 있다. 交通密度의 增加와 같이 輸送件數마다, 費用이 減少한다는 事實에서 交通事業에 있어서의 顯著한 集中傾向이 나타나게 된다. 이것은 여러가지 形式으로 나타난다. 給付能力이 있는 交通手段은 많으나 적으나 間에 大地域에서의 또는 그 進入地域에서의 輸送을 自己自身이 吸收한다. 이러한 것은 可能한 限 完成된 輸送業者에 對한 交通基準을 만들기 爲해서도 必要한 點인 것이다.

交通에 있어서의 交通線의 中央集中과 같이 經營上 또는 企業上의 結合도 이루어진다. 特

히 交通施設을 中心으로 나타낸다. 이러한 結合도 固定費의 利用向上, 同時에 交通의 改善 또는 底廉化를 可能케 한다. 이러한 結合과 關聯해서 所謂「經濟直線」에 대한 交通의 立場이 나타난다. 經濟直線이란 한쪽에 完全한 給付能力이 있는 交通手段이 있고 또 한쪽에는 그것보다 못한 것이 設置되어 있을 경우에 있어서 幾何學的 直線에서 即, 最短通路에서 많으나 적으나 간에 不適한 交通配置쪽이 一層良好하고 低廉하다는 事實을 말하는 것이다.

이러한 幾何學的 直線의 回避는 競爭關係에 있는 二個의 交通機關과의 給付差異가 보다 큰 만큼, 그리고 交通連絡에서의 給付能力이 보다 크고, 또 交通機關에 保有되고 있는 距離가 보다 길수록 遠距離에 미치게 된다.

自動車가 나타나기 까지는 이러한 現象은, 特히 鐵道와 國道輸送의 關係에 있어서 特徵이었다. 鐵道輸送이 低廉하다는 것은 車輛에 비해 鐵道の 費用과 給付能力의 差異가 極端의으로 크기 때문이다.

IV

우리나라의 交通産業은 해를 거듭할 수록 數量的으로 刮目할 만한 發展을 보이고 있다. 그러나 앞으로 交通産業에 있어서 惹起되는 諸問題點을 어떻게 解決해 나아갈 것인가는 대단히 重要的 課題라 아니할 수 없다.

交通行政은 旅客과 貨物의 安全 원활한 輸送을 위한 輸送裝備施設의 擴充補強에 力點을 뒀고 同時에 安全管理과 서비스 向上에 重點을 두는 施策이 必要할 것이다.

1979年度의 輸送物量은 150億불 상당의 輸出入物量과 生必需品 등 一般貨物의 增加와 觀光 및 「레저」活動 등의 增加로 旅客輸送 需要가 크게 增加할 것이다. 이와 같은 要因으로 國內外 輸送은 增加를 거듭할 것으로 보아 裝備施設의 擴充으로 輸送力을 強化하여 經濟發展과 輸出口 標達成에 이바지 하기 위해서 積極的인 施策을 펴야 할 것이다.

陸運·鐵道·海運·航空部門의 現況과 問題點을 살펴 보기로 한다.

처음으로 陸運行政은 急增하고 있는 旅客과 貨物의 安全 원활한 輸送을 위한 輸送裝備施設의 擴充補強으로 輸送力을 強化하고 安全서비스 向上을 위하여 輸送裝備의 點檢整備의 철저, 運轉士 등 從事者에 대한 安全 서비스 教育強化에 重點을 두어야 한다. 急增하는 輸送需要의 安全을 위하여 輸送力을 強化하여 國民의 交通편의 增進과 安全서비스의 改善等 大量輸送體制確立으로 輸送코스트를 切下시키는 經濟的輸送, 地域住民의 交通편의 도모를 위하여 地域開發을 促進하는 등 經濟開發促進에 力點을 두어야 할 것이다.

국내총자본형성

단위 : 10억원

(1970년 불변 시장가격)

구분	1972		1973		1974		1975		1976		1977	
	금액	구성비 %	금액	구성비 %	금액	구성비 %	금액	구성비 %	금액	구성비 %	금액	구성비 %
국내총자본형성	667.93	100	919.69	100	109,56	100	10,101.44	100	263.62	100	1,559.85	100
농림수산업	71.97	10.8	75.54	8.2	98.42	9.0	92.35	8.4	113.44	9.0	125.41	8.0
광공업	133.45	20.0	244.06	26.5	202.25	18.5	227.88	20.4	305.72	24.2	340.39	21.8
사회간접자본	244.86	36.6	266.59	30.0	322.32	29.6	375.53	34.1	431.13	34.1	593.57	38.1
기타서비스업	208.86	31.3	265.70	28.9	316.08	29.0	360.12	32.7	373.82	29.6	468.66	30.1
운수보관및통신	196.57	29.4	211.81	23.0	250.25	22.9	286.09	25.8	295.81	23.4	395.55	25.4
개고증가	8.79	1.3	67.80	7.4	151.49	13.9	45.56	4.1	39.51	3.1	31.02	2.0

자료 : 교통통계연보 (1970년)

陸運에서의 問題點은 다음과 같다.

첫째는 大都市 特히 首都圈에서의 乘車難 解消을 爲하여 다음 몇가지의 對策이 樹立되어야 할 것이다.

自動車의 大量增車와 老朽車 代替로 輸送力을 強化하여야 할 것이다.

산업별 국민총생산

단위 : 10억원

(1970년도 불변 시장가격)

구분	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77
국민총생산 (GNP)	2,087.12 (100.0)	2,400.49 (100.0)	2,589.26 (100.0)	2,826.82 (100.0)	3,023.63 (100.0)	3,507.45 (100.0)	3,811.27 (100.0)	4,129.32 (100.0)	4,767.90 (100.0)	5,259.53 (100.0)
농림수산업	650.08 (31.1)	731.48 (30.5)	724.59 (28.0)	748.46 (26.5)	760.93 (25.2)	788.43 (22.5)	833.91 (21.9)	893.14 (21.6)	973.05 (20.4)	1,002.77 (19.1)
광공업	416.) (20.8)	499.59 (20.8)	590.74 (22.8)	609.42 (24.4)	794.00 (26.2)	1,035.60 (29.5)	1,212.09 (31.8)	136.93 (31.1)	1,715.16 (36.0)	1,907.19 (36.3)
사회간접자본	243.65 (11.7)	313.34 (13.1)	344.86 (13.3)	367.82 (13.0)	389.66 (12.9)	483.22 (13.8)	509.41 (13.4)	517.69 (13.8)	653.63 (13.7)	802.40 (15.2)
기타서비스업	776.69 (37.2)	856.08 (35.6)	929.07 (35.9)	1,020.12 (36.1)	1,079.04 (35.7)	1,200.20 (34.2)	1,255.86 (32.9)	1,296.59 (31.4)	1,426.06 (29.9)	1,547.17 (29.4)
(운수업)	(90.44) (4.3)	(106.72) (4.4)	(119.39) (4.6)	(131.06) (4.6)	(143.41) (4.7)	(184.66) (5.3)	(191.02) (5.0)	(212.09) (5.1)	(246.88) (5.2)	(298.10) (5.7)
(보관업)	(3.20) (0.2)	(3.74) (0.2)	4.07 (0.2)	(4.46) (0.2)	(4.72) (0.2)	(5.45) (0.2)	(6.17) (0.2)	(6.90) (0.2)	(7.31) (0.2)	(7.96) (0.2)

자료 : 교통통계연보 (1978년)

주 : 운수보관업은 사회간접자본에 포함되었음

「버스」의 경우에는 收益性이 없다는 理由로 業界에서 增車を 忌避하는 現象인 것이다. 이러한 問題는 國家施策으로 어떠한 保障이 있어야 될 것으로 생각된다. 運輸事業의 企業化 施策이 絶對적으로 必要하다고 본다. 또 地域開發을 위한 路線網廣充으로 全國이 一日生活圈으로 되어야 한다.

다음은 鐵道部門을 살펴보면 우리나라 近世史에 있어서 交通部門에서 鐵道처럼 우리 生活과 密接한 關係를 가지고 있는 것은 다른 部門에서 찾아 볼 수 없다. 이렇게 우리 生活과 密接한 鐵道는 지금 나이가 80에 이지만 그間 획기적인 발전을 거듭 하였다고 볼 수 있다. 그리고 78年度는 史上 처음으로 黑字를 나타냈다는 것은 앞으로 鐵道는 더욱 光榮을 받게 될 것이다. 鐵道の 當面課題는 施設改良, 路線補強, 또는 車輛改良으로 安全輸送確保를 비롯하여 輸送能力을 補強하고 從事員의 資質向上으로 서비스向上에도 注力하여야 할 것이다.

78年度의 鐵道利用客을 3億3千萬名으로 볼 때에 앞으로의 增加率을 짐작할 수 있다. 여기에 對備한 鐵道當局은 物量의 增加에 따른 對策을 講求해야 하며, 또한 營業的인 側面에서 展望하지 않으면 안될 것이다.

우리 나라의 外航海運業은 海上輸送運賃率의 低調과 運航經費의 負擔加增으로 不況이 繼續되고 있다. 「오일쇼크」이후 繼續된 海運業의 不況을 世界的으로 輸出不振等 景氣沈滯과 船腹量過剩으로 當分間 이런 事態가 繼續될 것으로 展望된다.

船腹量過剩은 70年度以後 油類波動에 까지 몇년間的 海運業의 好況이 海運業者의 船舶確保를 부채질 하였기 때문이라고 본다. 앞으로 外航海運業은 國際進출을 위한 基盤造成과 國際海運運送의 積取率 保障을 위해 海外 海運協力の 強化에 努力하여야 할 것이다. 또한 國際條約 加入과 또 外國의 優秀한 船舶社와 經營合作推進과 歐洲等 定期航路網의 擴張을 위한 施策이 必要하다.

마지막으로 우리 나라의 航空運送事業은 自國機인 大韓航空과 우리 나라를 就航하는 外國 航空社가 韓國市場을 놓고 競爭을 하고 있다. 우리 나라의 航空運送事業은 外國을 就航하는 國際線과 國內線 모두가 大韓航空이 獨占 運航하고 있다. 大韓航空은 1969年 民營化以後 政府의 育成計劃에 따라 크게 成長하였고 지금은 世界 굴지의 航空社와 어깨를 나란히 하고 있다. 이렇게 急成長 하게 된 理由는 그동안 航空需要의 急激한 增加와 政府의 諸般支援이 뒷받침 되었고 또한 民營空航社로서 부단한 努力을 한 結果라고 본다. 또한 輸出産業의 增大로 航空貨物이 急激히 增加했고 中東地域에 대한 人力輸送으로 또는 海外市場 開拓 및 研究, 調查 活動 등으로 航空旅客은 增加一路에 있는 것이다.

이렇기 때문에 世界各國의 航空事業者들은 有望市場으로 判斷하고 韓國就航을 위해서 노력하고 있는 것이다.

各 航空社 旅客과 貨物을 보다 많이 輸送하기 위해 보이지 않는 치열한 競爭을 하고 있으며

8 는 문 집

G. N. P. 와 교통부문 성장률

단위 : %

(1970년 물변 시장가격)

연도별 구분	69	70	71	72	68-73	73	74	75	79	77
G N P	15.0	7.9	9.2	7.0	10.3	16.7	8.	3	15.5	10.3
교 통	18.0	11.8	9.8	9.4	14.6	20	3.4	11.5	16.4	20.7
궤 도	5.3	-4.9	-6.8	6.5	2.2	11.5	3.7	12.8	.5	15.8
자동차	20.9	13.8	11.0	7.4	0.61	29.4	3.1	7.6	7.6	12.5
해 운	36.4	31.0	24.2	10.6	29.8	30.4	3.7	7.1	40.3	44.9
항 공	37.9	40.7	23.6	60.7	41.5	100.1	-0.5	34.9	22.7	28.2
보 관	17.0	8.8	9.5	6.0	12.8	15.4	13.2	11.8	5.9	8.9
하 역	18.6	10.9	13.3	0.8	15.9	29.7	10.9	11.4	7.7	13.0
기 타	15.4	8.8	9.4	0.8	9.8	20.5	10.1	11.5	7.0	13.4

자료 : 교통통계연보 (1978년)

앞으로도 繼續될 것이다.

여기에서 大韓航空은 代理店을 活用한다든지 또는 서비스改善을 한다든지 하여 競争에서 뒤떨어져서는 안 될 것이다.

以上과 같은 것은 國民經濟와 直結되는 우리 나라의 交通産業의 問題点들이다.

V

經濟의 他의 部門에 있어서와 한가지로 交通事業에서의 價格構成도 需要와 供給의 機能에 따른다. 需要의 價格志向性이 上限을 決定하고 經營의 供給費用이 下限을 決定한다. 故로 價格志向性和 費用이 어떠한 契機에 있어서 規準으로서의 影響을 미치느냐를 究明할 必要가 있다.

強弱의 差는 있겠지만 總支出의 範圍內에 있어서 固定費가 占하는 率이 높은 것은 모든 交通機關의 供給面에 있어서의 特徵이다. 모든 交通機關의 費用에는 一定한 範圍內에 있어서 即集約段階內에 있어서는 輸送件數마다 低下 한다는 結果가 나타난다.

「交通事業에 있어서는 費用이 價格을 決定하는 것이 아니라 價格이 費用을 決定한다」는 法則이 適用된다. 供給者 價格政策은 當然히 이런 事情을 充分히 참작 하는에 努力하여 거기에 따라 固定費를 充分히 利用해야 한다. 個個의 需要集團의 支拂能力 또는 志向性을 考慮하면서 價格이 引上되도록 市場을 分割하는 것도 이 目的에 必要하다. 그 結果 固定費는 여러가지

程度에 따라 輸送費에 轉化된다. 卽 負擔力이 높은 輸送品은 比例的인 것 보다 數倍나 높게 負擔하고 最下品은 擔定費를 最小限으로 分擔하게 될 것이다.

物的 또는 人的 機構가 不充分하게만 利用되고 또 當該 輸送과 같이 追加的으로 派生하는 變動費보다도 數倍나 높게 價格이 決定되어 있는 限 卽 이러한 輸送一般이 最廣義의 固定費를 自身이 引受하는 限 供給者側에 있어서는 割引해서도 廣範하게 輸送을 吸收하지 않으려는 衝動이 생긴다.

이런 點에서 概括的으로 結論 지을것은 滿載輸送을 위해서, 積荷追加를 위해 價格을 싸게 할 可能性, 말 하자면 그 衝動이 크면 클수록 이 輸送自体에서 생기는 追加的 費用은 점점 적어진다는 것이다. 以上の 點에서 交通施設과 自由交通과의 사이에는 一定의 差異가 생긴다.

技術的 또는 交通政策上的의 根據도 交通施設과 規則的으로 高率로 容積豫備를 保有하지 않으면 안되지만 自由交通은 보다 臨機應變的으로 그때 그 場所의 時間的需要에 應하게끔 制限하고 있다. 여러가지 價格形成에 따라 커다란 負擔輕減을 考慮하는 必要性이 交通施設에서는 더욱 커지는 것이다.

다음으로 運貨負擔이 可能한 限界는 어디에 있는가를 考慮하지 않으면 안된다. 이 限界는 分明히 效果, 輸送에 의해 얻는 經濟的 收益에 支配된다.

財貨輸送에 있어서는 通例 交通의 目的은 財貨를 他의 市場에 卽 一般的인 市場에 運搬하는 點에 있다. 財貨의 負擔力에 대해 말 한다면 個個의 경우에 있어서는 運貨를 發送地 또는 到着地間의 價格 또는 生産費의 差異를 超過해서는 안된다는 結論이 된다. 왜냐하면 超過하면 財貨를 發送地에서 他에 팔리느냐 또는 一般으로 生産안하느냐는 것이 長期繼續된다면 發送은 中止하지 않으면 안되기 때문이다.

市場分割의 可能性은 여러 경우에도 一定範圍에 있어서 供給者의 獨占的 地位를 前提로하고 있다. 市場分割은 需要의 一部가 費用과는 不均衡으로 徵發되는 것을 意味한다. 多數의 競爭者가 競爭關係에 서면은 競爭의 結果 運貨는 一層 顯著하게 費用을 中心으로 하게 된다. 相互의 低運貨提供은 破壞的 競爭으로 變한다는 危險이, 交通業에 있어서는 高率固定費 때문에 크다는 것은 모든 供給者는 競爭때문에 輸送은 中止하는 것 보다 적어도 그 費用以外로 小額의 收入이라도 追加할 수 있는 價格의 폭을 오히려 承認하고 싶은 것이기 때문이다. 中止할 경우에 있어서도 長期的으로는 全費用額은 回收되지 않으면 안된다.

競爭과 같이 負擔力原理가 어느 程度로 有効인 가는 同種 또는 異種의 費用構造의 競爭者가 相互로 對立하느냐 않느냐에 따라 決定될 것이다. 費用構成은 特히 固定費對 變動費의 比率의 여러가지 種類가 增加함과 같이 競爭區域에 負擔力 原則을 維持하는 可能性은 減少된다. 여기에 反해 同等의 費用構成과 高率固定費를 갖는 供給者만이 對立하면 負擔力 原則이 繼續될 可能性이 있다는 것은 모든 供給者는 다같이, 固定的 支出을 最大限으로 利用할 必要에 直面하

고 있고 이런 일은 差別的인 價格決定下에서 만이 一層 容易하게 達成할 수 있는 것이기 때문이다.

VI

交通事業처럼 經濟的·社會的 生活에 根本的으로 介入하는 産業은 他에는 絶對로 없다 해도 過言은 아니다. 故로 國家權力이 世界 各國에서 例外없이 特別한 關心을 交通에 傾注하는 것도 偶然은 아니다.

交通事業 への 國家介入 이라지만 公共의 利益을 保障하기 위해 必要로 하는 限度에서 希望되는 것 처럼 생각된다. 國家介入은 私的 企業家 活動에 대한 適當한 監督이나 支配에 따라 例하면 免許主義의 方法으로 事情에 따라서는 特許라는 特別法에 의하여 公共權力이 交通經營 自体를 引受하게도 된다. 國家介入의 많은 경우는 國家가 必要한 新 交通路의 建設을 위해 不可避하게 土地收用의 特別法을 施行 하는 경우에는 어찌할 수 없는 것이다.

이미 土地가 私有財産으로서 分配되어 있는 地方에 대해서도 公共의 交通設備가 必要할 때에는 收容法의 實施도 不可避 한 것이다. 이러한 收容法이 없다고 하면 計劃略圖內의 土地 所有者를 위해 交通路의 建設에 있어 非經濟的인 迂回路를 擇해야 할 수도 있고 建設 그 自体도 礙 된 結果가 될 수도 있는 것이다.

우리가 希望할 수 있는 國家介入은 特히 다음의 세가지의 경우를 考慮할 수 있다.

1. 民間의 創設이 이루어질 수 없는 경우.
2. 公共團體 쪽이 必要充足을 一層 合理的으로 保障하는 경우
3. 民間의 運賃 및 經營態度가 公經濟利益을 害칠 경우.

1의 경우에 있어서는 相當한 利益이 期待될 수 있다는 것이 假定되어 있다. 그 위에 民間의 企業心은 例하면 恐慌이 甚한 後에는 設置된 運轉施設도 例外的이고 一時的인 것으로만 認定 안할 것이다. 公共團體의 介入은 여기에서는 民間의 企業家 活動을 振興시키는 形式으로 만이 必要하다고 생각된다. 그러나 가까운 時日內에 適當한 利益이 期待할 수 없는 경우는 別問題이다. 이 경우에는 交通機關의 準備는 民間企業家에의 相當한 補助가 이루어질 때나 또는 公共團體가 交通을 引受할 때만이 期待되는 것이다.

이것은 經濟的으로는 投資의 잘못을 意味한다. 이 投資는 經濟外的인 例하면 軍事的 觀點 또는 地方行政의 觀點 또는 全國의 地方 道市邑面의 平等한 發達の 必要—이런 地方 道市邑面에는 原則的으로 地方分權의 傾向이 希望으로 採擇되어 있다. 一 等의 理由를 갖고 說明할 수 있는 것이다. 그러나 이 경우 特히 그러한 理由를 내세울 경우에도 全經濟의 生産性이 그것

때문에 弱体化 되지 않게 注意하지 않으면 안 될 것이다.

2의 경우에는 一般的으로 公共團體의 企業執行이 民間의 그것보다도 높은 實績을 나타낸다는 것은 期待하기 어렵다. 그 例로서 外的 地位를 占하는 것은 鐵道이다. 即 鐵道에서는 鐵道網과 經營執行의 廣範한 結合과 嚴格한 組織이 數多의 改善과 低廉化를 實現하고 있다. 이러한 條件은 國營企業에 따라 比較的 容易하게 創出되기 때문 그 範圍에 있어서는 公共團體에 의하는 것이 오히려 合理的인 經營執行의 可能性이 成立 할 것이다.

3의 最後의 경우에는 主로 鐵道下에 있어서의 諸關係를 指目하는 것이다. 自動車가 出現하기 까지에는 鐵道 相互가 缺陷 뿐인 競爭을 하여 왔기 때문에 事實上 그 範圍의 交替는 있었지만 自然的·獨占的 地位를 갖고 있었다.

이러한 事情下에서 鐵道の 運賃形成은 適當한 限界에 있어서 維持된다는 것, 모든 利用者는 平等한 條件에 있어서 給付를 받는다는 것을 配慮한다는 것은 大部分의 國家에서 必要하다고 認定하고 있다.

獨逸에서도 이런 觀點이 鐵道の 國有化의 理由가 되었지만, 이에 反해 第二次 大戰까지의 다른 國家等에서는 賃率形成에 대해 詳細한 規定을 만들어 監督하는 데 不過하였다. 이런 경우의 國家監督이라는 것도 너무 강한 拘束을 하여서 實行力이 있다든지, 또는 誠意 있는 企業家를 排除한다든지 하여 交通營業을 妨害하는 일이 없도록 注意해야 할 것이다.

全 經濟上의 利益을 爲해서 國家는 窮極的으로는 經營態度까지도 支配하여 各交通 機關의 協力을 바라는 努力을 할 수도 있는 것이다. 이러한 協力이라는 것은 結局은 各 交通機關 自身の 長期 利益을 더욱 理解하는 點에서 成立하는 것이기도 하지만 反對로 交通 弱體 때문에 他方의 輸送이 依賴할 수 있는 程度의 強大한 交通機關의 協力을 回避할 수 있는 일도 생길 수 있다. 이러한 때에 國家權力은 例를 들어 運行計劃의 適當한 中止 또는 連絡의 機會를 만드는 데에서도 參된 協力を 끝까지 主張하는 것을 希望할 것이다.

原則的으로 國家가 交通事業의 發展을 爲해서는 國家의 權限과 責任은 絕對로 認定 되어야 할 것이다. 國家干涉의 限界는 永久的인 것은 아니다. 그것은 交通機關의 技術的·經濟的 發展과 같이 언제나 流動적이기 때문이다.

交通産業 發達の 影響은 直接的인 것과 間接的인 것으로 나눌 수 있다. 交通産業 發達は 交通機關 自体의 技術的 또는 經濟的 諸條件의 實現의 結果라고 할 수 있다. 거기에 따라서 速度, 安全, 正確, 便利, 低廉, 大量輸送 및 普及의 程度가 決定된다.

交通産業의 發達は 第一次的으로는 國民的 交通體系로서 第二次的으로는 國際的 또는 世界的 交通體系로서 成長된다. 國民經濟 또는 世界經濟는 交通産業 發達の 程度에 比例 한다고 할 수 있다. 交通機關의 集約度는 國民經濟文化의 發展段階의 特徵的 象徴인 것이다.¹⁾

1) Roscher, Wo, Nationaökonomik des Handels u. Gewerbetleisses, 2 Aufl. 年度, S,

交通産業發達の直接的인 影響은 經濟發達로서 나타난다. 交通發達の 經濟的 影響은 資本主義이나 社會主義經濟의 發達을 可能케 하고 前者는 商品生産과 消費를 實現하면서 國民經濟를 發展시킨다. 交通은 生産的 또는 流動的 機能을 갖기 때문이다. 交通은 單只 商品市場 創設의 機能만이 아니라, 勞動市場, 金融市場 形成에도 必要한 것이다. 「交通의 改良은 貨幣의 流通速度를 增大하고 資本增加와 같은 役割을 한다」고 「리스트」는 말하고 있다.²⁾

交通産業 發達の 間接的 影響은 一般的으로 社會, 文化, 政治, 特히 軍事上의 影響을 말할 수 있다. 이러한 影響의 最大의 特質은 動的 性質이라 할 수 있다. 現代 交通機關의 發達は 封建的 身分 社會를 商品生産을 基礎로 하는 自由社會로 地方分權的 政治機構를 中央集權的 行政機構로, 軍事적으로는 戰線의 統一指揮와 後方과의 連絡을 可能하게 하였다. 近代戰은 交通戰이 되고 世界的 戰略戰術을 統一의이고 總合的으로 行할 수도 있다.

交通産業의 發達は 世界的 文化 水準을 平等케 하고 더욱 이런 水準을 높이는 傾向을 가지고 文化의 樣式化를 가져온다. 이러한 것은 社會生活에도 反映된다. 直接的인 影響에서 特히 流動組織에 미치는 影響은 크다고 할 수 있다.

第1로 交通機關의 發達は 市場 擴大를 가져온다. 即, 地方 市場을 國民市場으로, 國民 市場을 世界 市場으로 擴大시킨다. 또 商品 價格은 地方 經濟的, 國民 經濟的 또는 世界 經濟的인 各己의 範圍에 있어서 均一의 傾向을 나타낸다.

第2로 交通 機關의 發達は 新市場의 發生에 特殊의 條件과 方向을 附與한다. 交通이 發達하므로서 遠距離의 原產地에서 短時日間에 原料品 또는 食料品을 運搬할 수 있고 또, 거기에 대한 加工工業이나 販賣 市場을 任意의 場所에 이르게 特히 商業의 中心地인 大都市를 向하여 集中시킨다. 이러한 關係는 國際分業을 發生 시키고 農業國·工業國間의 分業을 促進시킨다. 오늘날 까지의 商品生産에 關한 國際分業은 實로 海運의 發達에 의한 것이었다.

生産과 消費와의 兩地帶의 中間에 있는 交通上의 要衝은 有力한 市場地로서 發達하고 또는 仲介都市로서 또는 工業都市로서 成長하여 더욱 그 地位를 向上시킨다.

第3으로 交通의 發達は 配給經路上에도 變化를 가져온다. 即 交通機關의 發達は 一方 經路를 複雜化시키고 他方 이것을 單純化시킨다. 單純化는 一面 交通의 發達한 結果 配給機能의 合成을 促進하고 現存하는 仲介商人의 一部를 不必要하게 하고 產地 또는 消費地의 都買商이 衰退하고 工業商品의 直接 販賣가 이루어지고, 他面, 百貨店 같은 새로운 小賣商이 發生한다.

第4로 이런 生産事業이 그 製品의 直接販賣를 하는 傾向은 生産의 消費에 直結하는 關係로 生産—流通—消費의 關係가 生産—消費의 關係로 單純化 現象을 나타낸다. 이것은 生産部門

2) List, F., Werke, Bd. 111. Teil, 年度ss. 47, 171, 377,

이 流通部門을 兼하는 것으로 資本集中에 의하여 大企業이 成立하고 多角經營이 될 수록 增大하는 必然性을 갖는다. 流通이 交通을 兼營하는 狀態로 나타난다. 大企業은 自己系列의 “子-會社”로서 流通部門 또는 交通部門을 經營하는 경우가 생긴다.

마지막으로 交通發達は 商品流通, 資本의 回轉速度를 增大하고 資本效率을 높혀 商業의 發達 또는 組織의 健全化를 가져온다. 一面 이것은 商業利潤의 增大를 保障하는 것으로 이런 面에 特別의 對策이 必要한 것이다.

以上에서의 몇가지 點을 살펴볼 때 交通産業의 發達は 國民經濟에 至大한 影響을 가져온다는 것을 알 수 있다.

— Summary —

The National Economy and Transportation Industry

Boo Jong Chul

After the first five year's economic development plan Korea's transportation has been growing not only in quantity but in higher degree and variety in pualty with the expansion of export leading industrial output Korea's continuous economic growth.

In 1977, by the time that a \$10 billion export target was achieved, we had to undergo all sorts of difficulties in domestic and international transportation and consequently the importance of the traffic sector has been growing.

Traffic sector needed an enormous investment and new technical development also intouction in order to transport the mobilization of material resources quickly, correctly and safely following increase in population, income and rapid economic development.

This paper aimed at studying how the transportation industry affect our national economy. For the accomplishment these purpose I planned following steps:

First, traffic functions and transportation as an in-dependent profit system in business

Second, transport development and meaning to develop national economy

Third, a necessary condition of transportation or traffic facilities and a free transport and then the review of present state and problems of our transportation industry

Finally, a trend of economic organization in the transportation industry and then relationship between nation and transportation industry.