

<書 評>

Fritz Voigt

Die volkswirtschaftliche Bedeutung
des Verkehrssystems

Berlin, Duncker und Humblot, 1960, pp. 328

李 顯 鍾

檀國大學校 商經大學 副教授

Fritz Voigt 教授는 獨逸聯邦共和國의 首都 Bonn 大學에서 經濟原論, 經濟政策(工業政策, 交通政策, 金融政策)을 講義하고 있다.

그는 1960년에 Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems 를 出刊했다. 이 力作은 出刊以來 이미 10餘年의 星霜이 지났으나 우리나라 學界에서는 거의 全然 紹介되지 못한 貴重한 書籍中の 하나이다.

그는 이 研究의 問題提起에 있어서, 從來의 一般產業部門의 經濟的 意義를 測定하는데 利用했던 尺度(該當產業部門의 從業員數, 去來額, 付加價值)로서는 交通體系의 經濟的 意義를 把握하는데 不適合하다는 것을 各各 資料를 整理分析하여 例示하면서, 交通體系의 國民經濟的 意義를 正確히 握把하려면 오히려 交通體系가 그때 그때 全世界 또는 國家 혹은 어느 特定地域의 經濟發展에 어떠한 成果를 올렸는가를 確認하여야 한다고 論述하고 있다.

過去의 많은 交通經濟學書籍에서는 交通體系가 經濟發展을 促進한다는 主張은 詳述되어 있으나, 交通體系가 미치는 바람직한 影響이나 交通政策 또는 運賃體系의 變動이 미치는 經濟的 成果에 關해서는 소홀히 다루어져 있다고 그는 指摘하고 있다.

大衆交通手段의 正確性, 迅速性, 便宜性(快適性), 安全性, 大量輸送性 및 輸送單位當費用 등의 여러 觀點에서 檢討할 때 그 差異點이 많다. 그는 이러한 差異點을 可及의 一般的으로 比較可能하게 하기 위한 새로운 尺度로서 “交通價值性”이라는 새로운 基準을 設定하였다. 이 交通價值性把握은 “一交通手段의 經濟的 形成力”에 의하여 說明된다. 交通手段의 經濟的 形成力이란 交通手段이나 交通體系의 變化 또는 交通政策의 그때 그때의 措置가 어떻게 한 國民經濟의 在來構造나 經濟發展衝擊에 作用하느냐 하는 것을 말한다.

交通體系와 經濟發展과의 關係分析에 있어서 本書에서는 經濟發展衝擊의 作用可能性에 대한 交通體系의 意義 即 工業化의 可能性에 대한 意義를 認識하기 위하여 交通價值性이 거의 零인 交通體系와 交通價值性이 1(理想的 交通體系)로 되어가는 두가지 모델을 假定하고 있다.

交通價值性의 零이란 交通手段이 本質적으로 何等 經濟的인 交通用役을 提供하지 못할때를 말하고, 交通價值性의 1이란 다음과 같은 諸條件을 갖추었을 때를 말한다. 即 a) 地域距離克服에 所要되는 費用은 零에 가깝다. b) 任意量의 交通用役은 無限히 迅速하고 確實하며 또 正確하게 調達될 수 있다. c) 一定地域內에서의 費用의 差는 特別한 費用發生이나 選好行

爲 없는 限 均等化된다. d) 經濟諸過程은 無限이 빠른 速度로 또 完全이 全體經濟主體들에 의하여 認識된다. 그러므로 經濟主體는 서로 地域의 으로 멀어진다고해서 妨害되지 않으며 더구나 距離克服을 위한 費用發生이나 障害物이 없이 모든 機會를 充分히 活用한다. 그렇다고하여 著者は 이러한 理想的인 交通體系의 實存을 主張하는 것은 아니며 過去에도 없었고, 未來에도 있을 수 없다는 것을 確證하고 있다.

F. Voigt 教授는 이 研究에서 從來의 多數交通經濟學者들이 使用하지 않았던 獨自의인 概를 活用하여 交通體系의 作用을 說明하고 있다. 그 例를 몇개만 紹介한다면 a) 多様な 經濟念部門에 대한 作用의 種類나, 各樣色의 反應의 種類와 發展過程開始를 把握할 수 있는 尺度를 考察하여 交通手段의 交通價值性과 一商品 또는 一生産部門의 親和力(Affinität)이라는 對概念을 쓰고 있다. 또 各地域內에서 交通體系의 作用에 의하여 積極的으로 成長發展하는 地域을 發展地域(Entwicklungsbereich)이라하며, 그와 反對現象인 全地域內에서 交通體系의 作用에 의하여 마이너스의 結果를 招來하는 土地 即 發展機會가 없어져버리는 土地(地域)도 있으니 이를 가리켜 過少化地域(Entleerungsbereich)이라하고, 地域에 따라서는 交通體系의 作用에서 上記한 作用을 全然 받지 않는 地域도 있으니 이 地域을 無影響地域(Indifferenzbereich)이라고 命名하고 있다.

또 本研究에서는, 交通經濟的 要素가 工業化過程에 어떻게 作用하였는가, 또 얼마나 多樣하게 工業化를 誘發하였으며, 不斷히 새로운 方法으로서 個別的으로 얼마나 特異한가를 限界지우려고 試圖하고 있다. 나아가서 工業化過程은 交通體系를 形成하였고 또 個個의 交通手段의 個別的 發展, 即 鐵道, 自動車, 內陸水運, 外航海運, 航空輸送 등의 技術의 發達 및 그 經營組織, 運貨構造, 諸交通手段間의 熾烈한 競爭關係를 分析하였다. 그러나 이러한 交通體系의 發展과 工業化의 極히 密接한 相互作用은 意識的으로 抽象的으로 取扱되었다.

交通體系에 의하여 붙어일어나는 內的 諸過程이 工業化過程에 미치는 重要性을 찾아내는 데에도 큰 力點을 두었는데, 그 理由는 이것이야말로 工業化過程을 決定的으로 自己生成의 過程의 方向으로 誘導하며 形成하고 또한 限界짓는다는 것이다.

市場經濟的 機會의 認識과 活用, 市場經濟的 條件에 대한 反應, 經濟的 損失感覺 등은 諸國民間에는 相當한 差異가 있다는 것을 잘 認識하여야 한다. 서로 相異한 社會制度나 國民에 따라서도, 다른 經驗側面, 다른 立法措置나 機構도 亦是 工業化의 樣式이나 範圍, 交通體系의 發展可能性에 대하여 큰 役割을 한다.

交通價值性 1이나 零이라고 하는 數學的 極端的인 모델 內部에서 交通體系는 傳來的 經濟構造나 國民經濟的 發展過程 특히 工業化過程에 주는 發展衝擊의 強度는 極히 多樣하여서 交通價值性이야말로 工業化過程을 決定的으로 形成한다. 그러나 이러한 極端值間에는 交通價值性側面의 分散—더구나 이것은 交通手段에 따라 相異하다—이 現實이다. 그러므로 우리는 國民經濟的 意義를 分析할 때에 交通體系가 지니고 있는 經濟的 形成力의 程度와 方法에 대하여 特別 關心을 가져야 한다.

그러나 交通手段과 交通體系는 그 自體가 항상 變化하는 것이다. 특히 이들은 自己動態下에 있다. 그러므로 우리가 留意할 것은, 萬一 交通體系의 給付의 能力의 改善이나 改善의 경우에, 例를 들면 新交通手段이 開發되거나 運貨體系에 變化가 일어나거나, 또는 諸交通手段間의 競爭關係가 새로운 樣相으로 變할 때에는 어떠한 經濟的 形成力이 交通體系에서 發生할 것인가 하는 것이다.

F. Voigt 教授는 또 工業立地論에 관한 諸學者들의 學說에 대해서도 根本的으로 差異가 있

는主張을 하고 있다. 즉 P. Schultz-Kiesow에 의하면 諸交通手段의 運賃構造는 工業立地를 完全히 變化시킬 수 있는 決定的 役割을 한다고主張하고 있다. 또 E. Scheele의 說도 이에 恰似하다. 그러나 F. Voigt의 說에 의하면 諸交通手段이 經濟構造나 工業立地에 對的인 役割을 하는 것은 움직일 수 없는 事實이지만, 이러한 事實은 交通手段의 作用이 發展過程, 특히 交通體系에 의하여 工業化過程의 여러가지 重要한 變數에게 作用한다는 것이다.

諸交通手段이 作用하는 經濟的 發展範圍를 研究分析하는데는, 먼저 諸交通手段의 技術的 特性이 詳細히 檢討되고, 輸送對象物의 物理的 特性과 經濟的 特性問題, 諸產業別特性 特別 製品의 生産費用問題等を 分析한 然後에 이들을 總關聯시켜서 結論지워져야 한다는 것이다.

本研究의 結論部分에서 著者は 交通體系의 重要性을 再三強調하는 方法으로서 1954年度의 諸先進國家의 個人所得을 列舉比較하고서, 거기에서 우리가 찾아볼 수 있는 큰 差異가 그 地域(國家)의 交通體系의 質의 差異와 密接한 關係가 있다고 指摘하고 있다.