

○ 序論

차량등록 댓수가 지난 10월에 600만대를 넘어섰다. 이는 지난 80년초에 예측한 2000년대의 보유수준에 해당하는 것으로서 예상보다 크게 앞질러 도달한 것이다. 이렇게 급속한 차량증가 속도에 비하여 도로, 항만, 지하철 등 교통기반시설의 투자가 크게 미흡하였을 뿐만 아니라 운영의 효율을 높이기 위한 종합조정정책의 미흡으로 교통혼잡과 승차난이 갈수록 심화되고 있어 문제해결을 더욱 어렵게 만들고 있다.

향후 10년간은 우리사회가 선진국으로 도약하여야 하는 시기로서 우리의 정치, 사회, 경제의 각 분야에서 획기적인 체질개선이 필요한 시기이다. 대외적으로는 남북교류의 활성화와 태평양시대에 대비하여야 하며, 대내적으로는 경제규모가 2배로 신장되고 이를 뒷받침할 교통수요는 2.5배로 크게 늘어날 전망이다.

부족한 교통기반시설 때문에 교통비용은 기하급수적으로 늘어 현재 GNP의 10%에 달하는 교통비용이 2000년에는 17% 이상으로 크게 늘어날 것으로 예측되고 있다. 교통문제가 경제성장에 걸림돌이 되지 않도록 하기 위해서는 방대한 투자비의 적기조달과 투자에 필요한 시간을 확보하여야 하며 교통공해 문제를 해결하여야 하는 등 3중고를 극복하지 않으면 안된다. 이러한 제약조건하에서의 교통정책은 기존시설이나 신설되는 교통시설의 효율성을 제고시키는데 최우선의 역점을 두는 것이라야 할 것이다.

교통시설의 효율성을 제고시키기 위해서는 전체 교통체계속에서 교통시설 및 교통수단 상호간의 장.단점을 고려한 역할분담이 이루어져야 할 것이며, 교통가격 기구의 활성화를 통한 교통수요 관리정책이 필요하다.

지금까지는 여러 교통부문에 대한 투자가 개별적으로 취급되어 연속적으로 시행되지 못하므로써 투자의 효율성 확보가 어려웠다. 즉 연결되는 도로망이 별도로 각각 건설되므로써 투자가 시차를 갖고 시행되어 연속성을 상실하는가 하면, 항만 및 대규모 공단의 계획시 배후도로 및 산업철도에 대한 계획이 병행되지 못함으로써 새로 건설된 사회기반시설의 효율을 크게 저하시키는 결과를 초래하는 경우가 많았다.

새로 건설된 교통시설의 효율적 이용을 위해서는 계획단계에서 교통시설간 종합적인 검토가 반드시 필요하며, 투자가 단절되지 않고 연속적으로 이루어져야 할 것이다. 대체수단을 함께 검토함으로써 효율적인 투자의 조합을 구체적으로 확인할 수 있는 것이다. 즉, 도로계획시 철도를 또 철도계획시에는 도로를 함께 검토하여 종합적인 효율성을 추구하여야 한다.

또한 교통시설간 종합적인 투자정책의 시행과 아울러 교통수단간에도 종합적인 운영정책을 수립함으로써 교통수단간 효율적인 연계체계를 수립해야 할 것이다.

즉, 철도운행의 효율성을 제고시키기 위해서는 출발지에는 연계수단으로서 자가용승용차에 대한 환승 주차시설이 갖추어져야 할 것이며, 목적지에서는 렌트카의 편리한 이용이 가능해져야 할 것이다.

지하철의 경우에는 Park & Ride가 가능하도록 외곽정거장에 환승주차장이 확보되어야 하며, 이의 효율적 운영을 위해 도심의 주차요금은 비싸게 하고 외곽의 주차요금은 저렴하게 할 필요가 있다.

한편 화물수송에 있어서도 복합터미널을 조기에 건설해 화물정보를 공유하고 화물을 대량으로 집·배송함으로써, 화물차량의 공차율을 낮추고 물류비용을 감소시켜야 할 것이다.

교통관련 요금이나 운임은 장기적으로는 장래의 교통투자재원을 조달할 수 있는 중요한 방편이 되며, 단기적으로는 기존시설의 효율적인 이용을 도모하기 위해, 즉 교통부문내에서 효율성이 높은 교통수단이 더 많이 이용되도록 유도하여 바람직한 수요분담구조를 이루도록 유도하기 위한 정책수단이 된다.

그러나 지금까지의 낮은 유류가격정책은 투자재원조달을 어렵게 하고, 자가용승용차의 과도한 운영을 야기시키는 동시에, 교통요금 및 운임정책은 교통정책으로서의 기능이 거의 무시되고 불가안정적 기능에만 치우치게 됨으로써 대중교통산업은 만성적인 경영적자에 허덕이게 되었다.

이에 따라 대중교통의 서비스의 질과 안전수준이 악화되어 대중교통수요는 더욱더 감소하고, 상대적으로 개인교통수요는 증가하는 악순환이 계속되어 온 것이다.

외국보다 현저히 낮은 유류세의 인상을 통해 교통투자재원의 조달을 원활히 하는 동시에 승용차의 운영비용을 증가시킴으로써, 승용차의 과도한 이용을 감소시키는 노력이 필요하다. 이와 아울러 통행료 인상 등을 통해 이용자부담을 증가시키고, 차량의 소유보다는 차량의 이용을 억제할 수 있는 방향으로 여러가지 차량관련세제를 개선해 나가야 할 것이다.

확보된 교통관련 재원이 전액 교통부문에 투자될 수 있도록 교통관련 세입을 특정재원화하는 노력이 정부내에서 추진되고 있음을 이러한 정책환경에 비추어 볼때 시의 적절한 조치라 보여진다.

지금매년 늘어나는 100만대 수준의 신규차량을 소화하기 위해서만 매년 1,200km이상의 신규도로건설과 450만평이 넘는 주차면적을 확보해야 한다.

재원과 시간이 모두 부족한 우리의 여건에서 신규투자는 가장 효과적인 곳에 가장 효율적인 수단에 집중되어야 하며, 관련 교통수단을 통합적으로 과학적 교통관리를 함으로써 기존시설의 효율을 높여야 한다. 교통문제의 크기로 보아 교통요금이나 유류세 등 가격정책이 교통체계를 효율적으로 유도하기 위한 교통정책적 관점에서 다루어져야 할 것이다.

이러한 정책의 방향전환을 위해서는 교통시설의 계획은 물론 운영과 교통관리의 전과정을 통하여 종합조정을 제도화하여 나가는 일이 필요하다.

I. 國家經濟와 交通의 重要性

1. 社會·經濟的 重要性

- 國家經濟 規模의 擴大와 交通混雜의 加重으로 輸送費用의 비중이 産業生産性을 위태롭게 하는 수준에 와 있음.
 - 對 GNP 交通費用의 비중이 '90년 10%에서 2000년에는 17%로 높아질 전망
 - 交通施設의 애로로 매출액 증 物流費用의 비중이 10-13%에 이르고, 이중 輸送費가 45%를 나타내고 있음.
 - 혼잡시 화물차의 운행비는 정상상태에 비하여 70%가 더 소요됨.
 - * 화물차의 대·km 운행비용: 혼잡시는 330원, 정상시는 195원
- 交通手段 利用者는 混雜으로 인하여 커다란 時間과 費用損失 감수
 - 출·퇴근 通行時間의 과다 소요
 - 20km 출·퇴근시간 : 서울 56분, 동경 44분, 뉴욕 29분
 - 社會활동의 範圍와 規模가 위축되는 결과 초래

2. 政治的 重要性

- 交通施設 및 手段은 대부분의 국민이 매일 직접 이용하는 것이며, 그 불편으로 인한 불만의 대상이 政府가 되고 있음.
 - 利用人口의 規模面에서 거의 전 국민에게 영향을 미침.
 - 서울시 인구 1,058만명, 1일 통행량 2,459만회, 1인당 1일 통행회수 2회
 - 交通混雜의 결과 모든 利用階層에 불편
 - 서울시 승용차 이용자 1일 146만명은 도로혼잡으로 고충을 받음.
 - 버스, 지하철, 택시이용자 1일 898만명은 극심한 차내혼잡과 같이 타는 불편 감수
 - 運輸業體 運營者 및 從事者도 交通混雜으로 어려움.
 - 64,000대의 택시와 11,000대의 버스운영자의 경영상 어려움 및 종사자의 근로여건에 대한 불만

II. 交通現況과 展望

1. 交通現況

가. 道路

- '80년대 중반이후 중앙정부의 道路投資 豫算은 연평균 35%씩 증액되었으나, 도로건설 단가가 3-10배로 늘어 道路能力의 증가는 연평균 3.3%에 불과하였음.

지역간 도로 투자예산, 도로능력의 증가추세

구 분	'80	'86	'90	증가율 ('80-'90)	증가율 ('86-'90)
중앙정부예산(억원)	1,205	3,924	12,846	26.7%	34.5%
도로능력(km)	11,033	18,561	21,130	6.7%	3.3%

4차선 고속도로 건설비용의 증가추세

구 분	중 부	판교-구리	구리-퇴계원
km당 건설비(억원)	29	105	270
용지보상비 비중(%)	16	41	63
건설기간	'85-'87	'88-'91	'90-'93

- 차량증가 속도는 연평균 27%로 급증하여 幹線道路 의 交通混雜 區間이 4.7배로 크게 증가하였음.

차량의 증가추세

구 분	'80	'86	'90	증가율 ('80-'90)	증가율 ('86-'90)
차량(천대)	528	1,309	3,395	20.5%	26.9%

교통혼잡도

구 분	'86(A)	'90(B)	배수(B/A)
주요간선도로중 혼잡구간(km)	293	1,389	4.7배
경부고속도로(서울-부산 428km)	7시간	14시간	2배
경인고속도로(서울-인천 29.5km)	45시간	90분	2배
서울-인천 국도 46호(35.8km)	55분	120분	2.2배

- 混雜區間이 증가하고 혼잡의 정도가 심화됨에 따라 交通效率이 떨어져 經濟的 損失이 급격히 증가함.
 - 고속도로, 국도에서만 1조2천억원의 追加 費用 발생('90년)
 - 6대도시 교통혼잡비용 3조원/년에 이룸('91년)

나. 鐵道

- '80년대 중반이후 中央政府의 鐵道部門 豫算은 연평균 5% 증가에 불과

철도투자예산 증가추세

구 분	'80	'86	'90	증가율 ('80-'90)	증가율 ('86-'90)
철도투자예산(억원)	1,574	1,784	2,184	3.3%	5.2%

- 고급수단의 鐵道輸送 需要는 道路停滯로 인한 轉換需要와 철도의 定時性으로 인하여 연평균 29%가 증가했으나, 軌道延長의 증가는 연평균 0.4%에 불과함.

철도연장, 새마을호 여객 수요의 증가추세

구 분	'80	'86	'90	증가율 ('80-'90)	증가율 ('86-'90)
철도투자예산(억원)	6,007	6,324	6,435	0.7%	0.4%
새마을호 여객수요(천명)	2,455	2,733	7,438	12.0%	28.8%

- 경부축 등 주요 交通軸의 철도운영은 容量 限界까지 운행하고 있으나, 수요에는 크게 미흡한 실정임.

- 주말 경부선 새마을호는 최소 15일전 예약이 필요

다. 港灣

- 주요 수출입항인 부산, 인천항을 중심으로 積滯現象 심화
 - 현재 施設 確保率은 수요의 평균 71%에 불과
 - '90년의 경우 평균 滯船時間이 60-90시간에 달함.
- 港灣 積滯에 따라 수출입 지장 등 많은 經濟的 損失 초래
 - 부산항의 경우 '90년 기준 7천여억원 손실

라. 空港

- 産業化의 진전과 高級手段의 선호증가에 따라 김포 국제공항의 경우는 '95년에, 김해 국제공항은 '93년에 각각 限界에 도달할 것으로 예상됨.

2. 問題點

가. 投資 規模의 不足

- 1970년에서 1990년 사이에 經濟規模는 약 61배 증가한 데 비하여 道路延長은 2배, 鐵道延長은 거의 제자리에 머물러 투자의 절대규모가 부족

경제규모, 도로연장, 철도연장 증가추세

구 분	'70	'80	'90	배수('70/'90)
GNP(억원)	27,769	367,497	1,684,378	60.6배
간선도로연장(km)	5,892	11,033	21,130	3.6배
철도궤도연장(km)	5,500	6,007	6,435	1.2배

- 동기간 交通需要는 여객 5배, 화물 4배 증가
- '80년대 GNP대비 교통투자 비율 2.0% 미만(일본의 경우 2.9%)
 - '90년과 '91년은 각각 2.7%와 2.8%

교통투자의 대GNP 비율 추이

연 도	'80	'82	'84	'86	'88	'89
대GNP 비율(%)	1.6	2.0	2.6	1.7	1.6	2.1

나. 非效率的인 投資

- 交通需要가 급증한 지난 10년간 투자의 방향은 도로 위주였으며, 效率性이 높은 철도와 같은 大量輸送 施設에 대한 투자는 극히 저조하였음.

- 그 결과 전체적으로 交通效率이 떨어지는 輸送分擔 構造를 갖게 되었으며, 도로의 交通混雜이 극심하게 되었음.

대도시 수송분담률 비교

(단위: %)

	버 스	도시철도	택 시	승용차	기 타
서 울	41.4	21.2	12.6	24.8	-
동 경	5.7	71.4	4.9	17.5	-
런 던	7.0	75.2	-	14.3	3.5

- 관련시설간 綜合的인 投資計劃이 미흡
 - 行政體系와 豫算體系上의 문제로 도로계획의 連續性 상실
 - 신도시에서 서울로의 접근도로와 시가지도로의 연결이 미흡
 - 도로와 철도계획이 개별적으로 수립되므로서 手段間 綜合的인 檢討가 미흡
 - 과거의 교통시설 투자는 도로일변도였음.

다. 投資調整體系

- 투자는 물론 운영정책의 시행에 있어서 대중교통이 우선되지 않고 있음.
 - 적극적인 버스육성정책이 거의 시행되지 못하였음.
 - 상대적인 승용차 우대정책(낮은 유희카격)
- 交通料金の 交通政策的 機能은 거의 무시하고 物價安定的 기능만을 중시한 결과, 大衆交通産業이 만성적인 運營赤字에 허덕이게 됨.

그 결과 서비스의 불량이 초래되고 大衆交通需要는 감소하여 개인교통수요의 폭발적 증가를 부채질하는 惡循環을 야기

- 낮은 油類價格 政策
 - 승용차 이용의 급증(우리나라 : 23,000km/년, 일본 : 10,000km/년)
 - 교통투자재원의 부족
- 정책부재의 낮은 고속도로 通行料의 결과
 - 고속도로상 승용차 이용의 급증 초래
 - 고속도로 투자재원의 미흡
- 낮은 철도 料金政策의 결과
 - 시설 개량 투자 저조로 사고 증가 초래
 - 기술개발의 소외에 따른 운영기술 낙후로 운행효율 저하

3. 향후 輸送與件 展望

가. 需要 展望

- 2001년의 經濟規模는 90년에 비하여 2.1배, 車輛需要는 4배로 증가될 것으로 예상되며, 이와 더불어 交通需要는 약 2.5배 이상 증가될 것으로 예측됨.

자동차보유 추정

구 분	'90	2001	증가배수	연평균증가율
GNP규모(불변, 억불)	2,387	5,024	2.1배	7.0%
자동차 보유대수(만대)	340	1,380	4.0배	13.6%

차량보유 국제비교

구 분	일 본	미 국	영 국	프랑스	한 국
인구(백만)	123	246	57	56	47
GNP (십억불)	2,890	5,201	841	956	502
자동차(천대)	55,093	188,669	25,737	25,801	13,800
천인당 댓수	448	767	452	461	294
천인당 승용차	265	587	394	406	204

* 한국은 2001년 기준, 기타는 1989년 기준

- 최근 연간 20%(약100만대)의 차량증가는 승용차 기준으로 왕복 4차선 도로 1,250km를 주차장화 할 수 있는 물량임.
- 향후 10년간 交通混雜은 더욱 가중되어 이로 인한 車輛運行費의 상승속도가 교통량증가속도보다 더욱 빠르게 됨.
 - 연간 20조원의 交通費用에서 4배에 달하는 80조원에 이를 전망

나. 投資體系 展望

- 예견되는 輸送需要를 전제로 현재의 混雜水準을 유지한다고 해도 2001년까지 交通施設 容量은 현재의 2.5배 이상 수준으로 확충필요

차량증가에 따른 도로소요 추정

구 분	도로면적(km^2)	자동차수(천대)	대당면적(m^2 /대)
1991	741	4,247	174
2001	(2,400)	13,800	(174)

- 현재의 대당도로면적 $174m^2$ /대(평균도로폭 13m)를 유지하기 위해

서는 66,400km(평균도로폭 25m)의 신규투자가 필요

- 향후 매년 최소 7조원이상의 投資財源이 필요하나, 現行 豫算 構造下에서는 향후 교통시설 부문 투자를 20-30% 증가시킨다 해도 필요예산의 60%정도를 조달하는데 그칠 전망이다.
- 이와 같은 절대적인 財源不足 상황하에서는 效率的인 輸送網 體系의 構築이 더욱 절실히 요구됨.
 - 지역간, 수송수단간의 조화와 균형을 확보하기 위한 종합조정기능
 - 개별 투자의 效率性을 높이기 위하여 관련 시설을 포함하는 Package 검토 체계의 확립이 필요
- 현재의 교통혼잡을 완화하기 위한 최소한의 투자규모만 4,500km (2차선기준)의 신규도로가 필요함.
- km당 45억원 투자비를 적용하면 약 20조원의 재원이 소요
- 이를 도로만으로 대응하는 것보다는 도로 2,300km, 철도 1,100km의 조합투자일때 보다 효율적임.

III. 交通政策의 方向

○ 交通투자정책과 가격정책을 交通정책의 주요수단화하는 노력 필요

- 선진국을 향한 대비(2011)

* GNP/capita 20,000불(일본 30,000불, 미국 25,000불)

차량 2,000만대(2.5인당/대)

교통시설 소요량 22만km(현재보다 16만km,

년간 8,000km, 돈으로 60조원/년 이상 소요)

- 종합적 투자효율 극대화 노력 필요

* 과거의 free-choice정책은 불가능한 접근이며

전수단의 효율을 극대화하기 위한 System Optimization 접근이 필수적(일본, 유럽식 접근)

- 交通시장 차별화 정책이 필요

* 모든 사람이 승용차 위주 정책은 불가능함을 이해

- 생산성 제고를 위한 보호- 고급업무 교통, 여가교통, 화물교통
- 기본 교통서비스 보호 - 출퇴근, 기타(대중교통)
- 긴급, 불특정서비스 - 택시

- 가격정책은 交通시장을 효율적으로 재구성하고 서비스의 질을 높이고
특 交通정책화할 필요

* 차별화된 交通시장별 최적가격정책

- 고급서비스 - 부담증가(통행료, 유류세 등)
- PSO서비스 - 요금, 민자유치, 보조수단(조세감면)의 종합적 고려

1. 交通稅의 신설을 통한 安定的인 財源 確保

○ 부족한 交通投資 財源을 合理的으로 확보하고, 交通부문간 投資調整機構로 활용

○ 단기적으로는 과도한 交通需要의 增加를 둔화시키고, 보다 效率的인 手段으로 誘導하는 효과

- 10부제나 에너지 需給政策으로서의 油類價調節은 交通政策의 目標에 맞지 않을 뿐만 아니라, 長期的인 效果를 기대하기 곤란
- 상기 效果를 기하기 위하여는 現行의 特消稅와는 別도의 交通稅의 新設 필요
 - 油類價格(공장도)의 20%씩 5년간 累增適用時 年평균 2조 5천 억 확보
 - 이는 장래를 위한 投資이며, 年평균 2조원 규모의 混雜費用 減少 效果가 있음.
- 추진방향
 - 新경제 5개년계획에 油類 관련 特消稅를 目的稅로 하여 “교통 관련시설 特別회계”를 新設토록 반영
 - * 도로특별회계, 도시철도사업 特別회계, 고속철도 및 공항사업 一般회계 흡수
 - * 장기적으로 기존의 용도외에 大衆交通施設 및 手段支援, 新交通手段의 支援, 交通施設 及 手段에 대한 R & D 及 交通안전정책개발 등이 포함되어야 함.
 - 도로망 확충, 지하철 확장, 고속전철 등 기존계획 추진에 필 要한 70조원 규모의 재정소요중 부족분(40%)의 충당에 크게 기여

2. 綜合交通계획을 위한 제도적 장치와 行政體系 確立

- 각 부문 交通施設과 手段의 計劃과 運營方向의 調整節次를 制度化
 - 綜合交通計劃法(가칭)의 制定
 - 部處別, 部門別 固有 計劃樹立은 인정
 - 綜合的 次元에서의 調整 及 협조방안을 규정
 - * 개별수단의 目標을 넘어 國家적 이익 극대화를 指向

- 급증하는 交通需要에 效率的으로 대처
- 綜合調整 能力이 확보되기 위해서는 전문인력이 확보되어야 하고, 財政支援體制가 확립되어야 하며, 行政命令權을 가질 수 있어야 함.
- 미국, 프랑스, 독일 등 많은 선진국이 채택하고 있는 방향임. 우리의 경우 아직 구상단계에 불과

3. 交通産業의 育成

- 버스優先政策의 강화로 서민교통의 質 개선
 - 支援政策의 開發
 - 유류세 환급
 - 은행 융자지원
 - 직장단위 통근버스제도의 활성화 지원
 - 버스專用車線의 확대실시와 지도 단속 강화
 - 차선확보를 위한 시설투자 및 신호 등 우선처리 시설
 - 직행좌석버스 서비스의 확대공급
 - 노선개발, 버스차량의 확대 공급
- 택시의 差別化(보통, 우등) 政策으로 需要에 보다 彈力的으로 대처
 - 보통택시는 현재의 準大衆交通手段으로 발전
 - 요금과 서비스에서 큰 차이를 갖는 優等택시의 개발로 時間價値가 높은 需要에 부응토록 대처
- 추진방향
 - 모범택시 3,960대 도입중, 긴급수요에 부응
 - 실차율 등 환경변화에 따라 점증 기대

- 사업용 택시 지원정책 추진중
- 버스전용차선제는 '96까지 간선가로 500km까지 확장시행토록 방침(대도시 교통대책회의)
 - 시설기준, 지원책의 확보 필요

4. 交通需要管理政策의 적극적 實現

- 자동차 大衆化 社會에서 交通體系 전체의 效率을 極大化하기 위해서는 일정 車輛의 보호 또는 抑制政策이 불가피함.
 - 多人乘 車輛 專用車線制, 高速道路의 進·出入統制와 通行料 差等適用
- 交通量, 특히 乘用車 交通의 急増을 고려할때, 보다 積極的인 需要管理政策이 광범위하게 導入되어야 함.
 - 出勤 時差制
 - 都心地 駐車管理 및 料金政策
 - 住居地 車庫地 證明制
 - 都心 通行料
- 추진방향
 - 차고지 증명제
 - 남산 1,3호 터널 차량통제방안
 - * 혼잡통행료 개념을 도입하면, 장기적으로 일반 간선가로의 도심통행료 정책으로 연장 가능
 - * 수요관리정책은 일반적으로 저항감을 크게 불러 일으키므로 대중교통육성정책과 병행 시행이 필요

5. 新交通 手段의 적극적 導入

- 날로 악화되고 있는 都市交通 問題를 개선하고, 交部門의 尖端技術 活用을 위하여 尖端都市鐵道 시스템의 도입

- 현재의 지하철, 버스 등을 補完할 수 있는 中間手段의 開發・
定着이 필요
 - 부지확보가 용이하고, 탄력적인 수요에 효과적인 대처
 - 중소형의 각종 AGT(첨단경량전철)의 도입

- 地域間/國際間 交通需要의 效果的 處理를 위한 尖端交通施設
의 擴充 支援
 - 경부간 高速鐵道事業 推進의 적극 支援
 - 영종도 新空港 사업추진 지원

- 道路交通의 관리를 과학적으로 하기 위한 IVHS의 단계적 도입
 - 도로와 차량의 기능을 지능화하여 소통력, 안전증진
 - S/W의 개발과 시범사업을 통하여 기술축적 필요

- 추진방향
 - 첨단도시철도(新大衆交通手段)의 도입 필요
 - * 하남-서울, 김해-부산간 (교통부), '93.9월 종료
 - 제 2경인고속도 부지상(한국도로공사), '93.11월 종료 예정
 - * 역세권 개발을 보장하고 적절한 시스템을 선정할 경우, 수요밀도가 낮은 대도
시의외곽부나 추가용지확보가 어려운 도시내의 제 3의 대중교통수단으로서 잠재
능력이 큼.
 - * 정부의 지원범위와 방향설정이 조기확보될 필요가 있음.

 - 경부고속철도의 추진방향 확정
 - * 노선, 주요역의 위치, 기술 방식 등
 - * 서울-대전은 '99년, 전구간 2001년 완공 예정

 - 영종도 신국제공항의 추진방향 확정
 - * 1단계 사업 '99년 이전에 완료토록 수정 확정

6. 貨物流通體系 改善

- 貨물의 集·配送機能, 貨物情報를 공유, 종합처리함으로써 貨物運送費를 절감하는 노력 필요함.

- 運送距離, 空車率 감소로 運送效率 增進
- 複合貨物터미널의 조기 건설로 具體化 필요
- EDI시스템(전자정보교환체제)의 조기 구축

- 추진방향

- 대량거점 수송기지로서 복합화물터미널의 건설
 - * 부곡, 양산기지 '96 완공 예정
 - 기타 대전권, 대구권, 광주권 등으로 추가 추진계획
 - * 정부와 민간의 합동추진방식으로 추진효율 증진 노력
- 화물처리 비용을 줄이고 운송효율을 높이기 위한 화물규격화 제도의 도입 필요

IV. 結論

현대사회에서 교통의 의미는 실로 중요하다. 한 나라의 정치, 사회, 경제의 기저를 구성하는 요소이기 때문이다. 차량보유수준이 미미하고 경제규모가 대단치 않았던 과거에는 교통에 문제가 생기면 그때그때 국부적인 응급처방으로 넘어갈 수 있었다. 그러나 지난달에 벌써 차량등록대수가 600만대를 기록하였고, 일년에 백만대씩 늘고 있는 현재의 추세로 보아 5년 이내에 1,000만대의 차량이 모든 도로와 골목길을 꽉메우는 사태가 일어날 것임에 틀림없다.

따라서 지금은 어느 한곳의 교통혼잡을 해소하기 위해서 넓은 지역의 교통망의 개선을 종합적으로 보아야 하고, 한 수단의 문제를 풀기 위해서 관련 교통수단의 문제를 한꺼번에 보지 않으면 안되게 되었다. 즉, 교통문제를 광역적으로, 또 종합적으로 보아야 하고 시간적으로도 장기계획을 바탕으로 한 개선전략을 세우지 않는다면, 문제지점의 단순한 이동이나 서로 상충되어 정책의 혼란을 야기할 위험이 크다.

교통은 한나라의 사회·경제활동의 기초비용을 구성하는 것이므로 적절한 교통서비스를 확보하는 일은 국가적 차원에서 경쟁력을 높이기 위하여 가장 우선적으로 다루어져야 한다.

오늘날 선진국이라고 불리는 나라들은 거의 예외없이 우수한 교통체계, 고급과학기술, 그리고 효율적인 행정체계를 갖춘 나라들이다. 경제규모에 비례하는 장기교통계획을 확립하고 있으며, 기존의 교통시설을 골고루 최대한 활용하기 위하여 첨단 교통관리기법을 적용하고 있으며 부단한 연구개발 노력을 하고 있다.

국민총생산에 대한 전체 교통비용의 비중이 보통 20% 내외인 점을 고려할 때 교통에 대한 장기적이고 종합적인 국가적 노력은 선진국에 가까이 갈수록 지극히 당연한 정책방향이다.

물론 이러한 노력을 뒷받침하기 위하여는 합리적인 재정계획이 뒷받침이 되어야 한다. 선진국들은 이미 수송용 유류인 휘발유와 경유를 중심으로 특별세의 형태로 장기재정을 확보하고 있다. 즉, 교통가격에 의한 교통수요의 조절과 혜택을 받게될 이용자가 직접비용을 부담하는 수익자 부담의 원칙이 일반화되어 있는 것이다.

우리의 도로사정이나 주차장 등은 늘어나는 차량에 비하여 턱없이 부족하고 자동차 이용관습도 아직 정착되지 못하고 있다. 준비가 부족한 상태에서 자동차의 편리함을 추구하다 보니 오히려 모두가 불편을 겪을 수 밖에 없는 처지가 되고 있다. 도시에서는 온종일 지긋지긋한 교통혼잡에 시달려야 하고 저녁에 퇴근해서는 차 세울 곳이 없어서 골목길 불법주차가 예사로운 일이 되어 버렸다. 지역간 교통사정도 마찬가지로 고속도로, 국도할 것 없이 주말이면 자동차의 홍수로 거대한 주차장이 되어 버리는 것이 오늘의 형편이다.

교통은 그 특성상 시설투자를 늘리는데는 막대한 비용과 함께 장기간의 시간이 소요되고, 교통수요를 적절히 관리하고 교통수단간 균형된 분담을 유도하기 위하여는 고도의 과학적 분석과 함께 철저한 경제원리를 적용하지 않으면 안된다. 뿐만 아니라 교통수단과 시설은 보다 효율적이고 편리하게 하기 위하여 끊임없는 연구개발 노력이 요구된다.

그동안 우리의 교통정책은 문제가 생기면 그때그때 응급처방하는 식의 후진국 수준을 벗어나지 못한 형편이었다. 이제 우리의 경제규모가 이러한 응급처방식 정책으로는 감당할 수 없는 수준에 와 있다.

교통혼잡으로 낭비되어 없어지는 돈이 일년에 4조8천억원에 이른다는 조사결과를 보면 우리의 교통관리수준을 알 수 있다. 이는 교통부문 총투자액과 맞먹는 금액이며, 우리 국민이 인식하지 못하는 가운데 모든 차량이 1대당 하루 2,200원의 돈을 허공에 낭비하고 있음을 의미한다.

지금의 교통혼잡은 그 도를 지나쳐 경제활동의 원가를 크게 상승시키는 수준에 와 있으며 이대로 방치할 경우 장기적으로 물가를 불안정하게 할 구조적 문제의 하나가 되고 있다. 사정이 이러함에도 불구하고 그동안 일부 교통통제정책이나 유류세 인상논의가 커다란 반대에 부딪힌 것은 너무 현실에만 집착한 단견이었다고 하지 않을 수 없다.

정부는 신경제 5개년계획에서 '98년 1인당 국민소득 14,000불의 선진경제 달성을 위한 청사진을 세우고 있다. 현재의 교통혼잡수준을 방치한채 선진경제의 달성은 불가능하다. 따라서 교통목적세의 도입으로 장기적이고 과학적인 교통정책의 토대를 구축하는 계획을 담고 있다.

지금부터는 교통정책이 사실에 입각하고 현실적인 접근에 기초하여야 한다. 러시아워에도 모든이가 승용차로 출근한다든지 버스나 택시 등 교통요금 서비스는 상관없이 물가억제수단으로만 다루어지던 과거의 비현실적이고 형식적인 자세는 고쳐져야 한다. 또 말로는 대중교통을 육성한다고 하면서 실제로는 도로확장에 주력하는 단편적인 정책기조도 바뀌어야 한다. 즉, 선진경제를 무리없이 달성하기 위하여는 순조로운 교통이 보장되어야 한다. 모든 교통정책이 과학적인 분석과 경제원리에 철저하고 종합적 시각에서 다루어질 때 효율이 높고 쾌적한 교통환경이 달성될 수 있기 때문이다.

다소 힘겨운 일이지만 교통투자의 재원확보에 인색하지 말아야 한다. 엄청난 규모의 돈이 혼잡으로 낭비되는 것보다는 투자를 적기에 효율적으로 함으로써 장래에 대비하는 슬기가 요구된다. 또 교통수요를 억제 또는 조절하기 위한 각종 교통관리정책이 부분적으로는 불편을 초래할 수 있지만 이것만이 전체교통의 효율을 높이고 대중교통을 육성할 수 있는 지름길이므로 교통관련기관의 절대적인 협조체제가 그 어느때보다 더욱 필요한 시점이다.

自動車保險의

保險監督 政策方向

보험감독원 김 승 제 부원장보

目 次

- I. 自動車保險市場의 周邊與件
- II. 自動車保險의 實態 및 懸案 問題
- III. 向後 指導監督 方向
- IV. 당부의 말씀

I 自動車保險 市場의 周邊與件

- 대외적으로는 '80년대 중반이후 부터 시작한 선진국의 금융산업개방 압력이 우루과이 라운드 협상의 진전과 더불어 본격화 되고 있고,
- 대내적으로는 정부의 신경제 5개년 계획에 따라 금융실명제 실시와 제2단계금리자유화등 금융산업전반에 커다란 변화가 이루어지고 있음.
- 이러한 주변여건에 대응하기 위해서는 경영의 내실화를 통한 경쟁력을 강화 하는 것이 가장 우선 과제임.
- 그러나 최근 손해보험업계는 막대한 자동차보험 영업손실로 경영상태가 전반적으로 매우 취약함에도 보험업계가 외형성장 위주의 과당경쟁에 의한 모 집질서문란 등으로 인하여 손해보험회사 경영 압박의 주요원인이 되고있음.
- 특히 금융산업 전반의 가격자유화 추세에 따라 어떤 형태로든 보험사업도 가격자유화가 불가피할 것으로 전망됨에 따라 과당경쟁으로 인한 경영부실화 현상이 발생되지 않도록 보험업계가 이에 대한 대책을 강구하여야 될 여건임.

II. 自動車保險의 實態 및 懸案問題

1. 實態

- 자동차보험시장이 다변화된 이후 '83~'92까지의 손해보험회사의 자동차 보험 영업수지적자 누계액이 1조 5천억에 이르고 있으며 '93기준으로 할때 약 2조원에 가까운 적자를 보일것으로 추정됨.

- 이와같이 자동차보험의 만성적 적자의 주요원인은 주지하시는 바와 같이

- 교통사고율이 5.3%('92)로써 선진국의 5배이상 높고,
- 보험사고 발생시 보험회사가 지급하는 의료비의 경우 의료보험 수가보다 2~3배가 높은 의료기관별로 서로 다른 일반수가를 적용하고 있으며,
- 피해자에 대한 보상금액에 있어서도 물가·임금등의 상승으로 보험금 지급액이 날로 증가하고 있음.
- 또한 사고를 많이 내는 불량물건 규모가 급증하여 불량물건으로 인한 규모가 '92사업년도의 자동차보험 적자규모의 약 40%를 차지하고 있어 손해보험회사의 경영 압박의 주요요인으로 작용하고 있는 실정이며,
- 올해들어 자동차보험 성장율이 전년동기보다 둔화(32% → 11.9%)되고 있는 추세에 있음.

2. 현안문제

- 위같은 상황에 대처하기 위하여는 경영의 내실화 및 경쟁력 강화가 절실히 요구되고 있음에도 외형 과당경쟁으로 인하여 모집질서문란등의 근본적인 문제점들이 시정되지 않고있어 자동차보험의 건실경영의 주요 저해요인들이 되고 있으며,

- 그동안 감독당국의 지속적인 제도개선과 엄중한 조치에도 불구하고 근본적인 시정이 되고 있지 않은 실정임.

- 최근 당원 검사결과 등으로 노정된 주요 모집질서문란 실태를 보면,

첫째, 모집성경비를 변칙적으로 조성, 보험계약자에게 특별이익을 제공하고 있으며, 주로 자동차 책임보험(자가용)과 손해율이 낮은 종합보험 계약인수시 이와같은 사례가 발생하고 있음.

둘째, 대리점 경유처리로 발생된 수수료 상당액을 계약자에게 리베이트로 지급하거나, 리베이트 상당액만큼 보험료를 할인하여 영수하고 있음.

셋째, 자동차보험 요율 적용에 있어서 운전자성향요율 변칙적용, 불량 계약자에 대한 추가할증 미적용등 보험요율 덤핑등에 의하여 보험료를 할인하고 있으며, 일반물건을 무리하게 특정물건으로 인수 또는 일반물건으로 인수한 후 사고발생시 특정물건으로 처리하는 사례가 발생하고 있음.

Ⅲ. 向後 指導監督 方向

1. 내실 위주의 경영유도

- 감독당국에서는 자동차보험의 건전경영을 유도하고 보험모집질서를 확립하여 보험계약자와 피해자의 서비스 강화를 위하여

- 자동차보험 경영에 대한 재무상태부문, 모집질서부문, 서비스 및 관리효율부문을 평가하여 평가결과 종합평점이 일정기준에 미달한 경우

- 자동차보험 사업전부정지 (35점미만)
- 자동차보험 사업일부정지 또는 점포신설제한 (40점미만)
- 점포신설제한 또는 상품인가제한 (42.5점미만)
- 상품인가제한 (45점미만)의 조치를 하게 되며

- 반기별, 년도별로 손해율, 지급준비금 부족율 등 11개항목을 평가한 결과 평가항목중 일부항목이 일정기준에 미달하여 경영부실의 징후가 보일 경우 조기경보를 통하여 자율적인 시정 및 개선을 유도함과 아울러 이에 대한 사후관리를 하고 있음.

※ 자동차보험 경영평가 조기경보 기준

- 미흡항목 점수합계 1이상 2미만인 경우 : 경영개선 촉구
- 미흡항목 점수합계 2이상 4미만인 경우 : 경영개선 계획징구
- 미흡항목 점수합계 4이상 6미만인 경우 : 검사실시
- 미흡항목 점수합계 6이상인 경우 : 개선명령

특히 '94 경영평가지 부터는 회사별 경영평가 결과를 자동차보험 경영평가 결과 공시기준에 따라 공개함과 아울러 주주총회에 보고토록 강화를 할 계획임.

2. 자동차보험 모집질서 확립

보험모집질서 확립을 위하여 앞서 말씀드린 바와 같이 당원이 부단한 지도 감독에 노력하여 왔으나 아직까지도 보험모집질서 문란행위가 근절되지 않고 있는 실정이므로 자동차보험 모집질서 확립으로 보험가입자 보호와 손해보험회사의 경영 내실화를 위해 앞으로 이에 대한 지도·감독을 보다 더 강화해 나갈 계획임.

첫째, 구조적 문제분야에 대한 검사력을 집중하여

- 보험료의 부당할인, 보험계약인수시 리베이트지급 등으로 보험상품의 변칙판매등 보험모집질서 문란행위에 대한 중점검사를 실시하고,
- 이러한 부당행위가 발견될 경우 관련 임직원에게 대한 엄중문책과 병행하여 회사차원의 불이익을 병과해 나갈것임.
- 특히 회사차원의 조치와 임원에 대한 문책사항에 대하여는 이사회 보고 및 결산 감사보고서에 기재하여 주주총회에 보고하도록 '93.9월부터 시행하고 있음.
- 또한 반복적인 모집질서 위반사태에 대한 제재벌과금 징수기준을 대폭 강화하여 '93.7월부터 시행하고 있음.(건당 최고 5,000만원까지 징수)

둘째, 자동차보험 모집질서 문란요인을 근원적으로 차단할 수 있는 종합적인 대책을 강구할 것임.

- 이를 위하여 사업비항목중 모집성 경비집행에 관한 상시분석 관리를 강화하고
- 필요시에는 분석결과에 대한 특별검사를 실시할 계획이며,
- 대리점 경유처리 및 리베이트 지급등에 대하여는 엄중조치할 것임.
- 향후 모집관리분야에 있어서 일반규제사항은 경영자율화 측면을 최대한 반영하되 회사의 건전운영 및 보험모집질서 확립 관련사항과 관련한 규제는 더욱 강화할 것임.

3. 상시감시체제의 강화

- 보험회사의 경영부실요인을 당원에서 중점관리하여 자동차보험의 내실성장을 도모할 수 있도록 상시감시기능을 더욱 강화할 예정이며,
- 상시감시체제를 운영하는 과정에서 노정되는 경영부실 요인등에 대하여는
 - o 업계 스스로 자정하여 시정해 나갈 수 있는 기회를 부여하되,
 - o 종합적으로 분석한 결과 자율적인 경영개선이 어렵거나 경영개선이 이루어지지 않는다고 판단되는 경우에는 특별검사실시 등으로 시정토록 할 계획임.

IV. 당부의 말씀

위와같이 자동차보험시장의 주변여건, 실태 및 현안문제, 향후 감독방향 등을 말씀드렸습니다만 다시한번 강조하는 의미에서 몇가지만 당부드리고자 함.

첫째, 금융산업의 시장자유화 추세에 따라 보험산업에도 앞으로 경쟁원리가 더욱 광범위하게 도입될 것으로 예상되므로 이에 대응하기 위하여는 내실위주의 경영으로 경쟁력을 강화해 나가도록 각별한 노력이 요망됨.

특히 요율자유화 등이 추진될 경우 사전에 충분한 대응책이 없으면 과당경쟁으로 인한 경영부실 및 지급불능 사태가 초래될 가능성이 크므로 현재의 어려운 경영 실정을 감안하면 각고의 노력이 요청됨.

이에 따라 당원에서는 자동차보험 경영의 경영내실화를 위하여 자동차 보험 경영분석 등을 활용, 경영부실에 대한 조기경보 체제를 강화해 나감으로써 자율적인 개선을 유도하겠으나 회사 스스로의 노력이 미흡하여 경영상 나쁜 결과가 초래되는 경우에는 이에 대해 엄중한 책임을 지도록 조치해 나갈 계획임.

둘째, 보험모집질서의 확립과 관련되는 사항임.

손해보험업계의 모집질서 문란은 외형 과당경쟁에서 비롯된 만성적인 영업 병폐로서 그 동안 감독당국의 제도개선과 관련자에 대한 엄중조치에도 불구하고 근본적으로 시정되지 않고 있는 업계의 구조적인 문제점이라고 할 수 있음.

'92년에는 당원과 업계에서 「보험모집질서 확립의 해」로 정하고 총력을 기울인 바 있으며, 올해에도 지난 '93.4.15 업계 사장단 자정결의와 업계 공동 캠페인 실시 등 각종 노력을 기울임에 따라 모집질서 문란이 외형적으로는

다소 주춤하는 듯 했으나 이번에 당원에서 실시한 특별검사 결과 노정된 문제 점을 보면 리베이트 제공, 대리점 경유처리, 사업비 변태지출 등 종전의 모집 비리가 여전히 상존하고 있으므로 이에 대한 획기적인 대책확립과 이행노력이 있어야만 할 것으로 판단됨.

따라서, 앞으로 당원에서는 구조적인 문제분야에 대하여 검사력을 집중 하여,

모집질서 위반자에 대하여는 지위고하를 불문하고 엄중조치해 나갈 것이며 동시에 회사차원의 불이익도 병과해 나갈것임.

이에 따라 모집질서 확립에 관하여 각별한 의지를 보여주실 것을 당부드리며 업계 스스로의 자정노력에 한층 더 열의를 다해 주시기 바람.

끝으로 아무리 좋은 정책이나 제도도 회사에서 의지를 가지고 적극적으로 협조하여 주지 않으면 소기의 성과를 기대하기 어렵다고 봄.

오늘 이 자리에서 당부드리는 사항을 하부 영업조직에까지 전파되도록 하여 보험인 모두가 새롭게 태어날 수 있도록 노력하여 주시기 바라며, 회사 스스로 솔선수범하여 법규를 지키고, 질서있는 공정한 경쟁이 도모되도록 적극적인 협조를 다시한번 당부드립니다.

最近의 經濟動向 및

保險産業의 環境變化와 對應方案

삼성경제연구소 정문건 박사

目 次

I. 最近의 經濟動向

1. 景氣循環週期로 본 最近의 景氣
2. 成長鈍化
3. 輸出不振
4. 設備投資 不振

II. '94년도 國內經濟 展望

1. 對內外 經濟與件
2. 國內經濟 展望
 - 1) 經濟成長
 - 2) 物價
 - 3) 國際收支

III. 保險產業을 둘러싼 環境變化

1. 金融의 自由化, 國際化의 進展
2. 金融의 同質化, 複合化 現象의 深化
3. 高齡化 社會로의 移行
4. 高度情報化 社會의 到來
5. 金融實名制

IV. 對應方案

1. 短期對策
2. 長期對策

I. 最近의 經濟動向

- '91年 이후 長期沈滯에 빠져 있는 國內經濟는 금년에도 消費둔화와 設備投資 부진을 중심으로 景氣不振이 지속되고 있음.
- 특히 지난 8월 12일 시행된 金融實名制에 따라 國民經濟 모든부문에 걸쳐 큰 충격속에 있으며 그 여파로 금년말까지 國內景氣는 바닥권에서 벗어나기 어려울 것으로 판단됨.

1. 景氣循環週기로 본 最近의 景氣

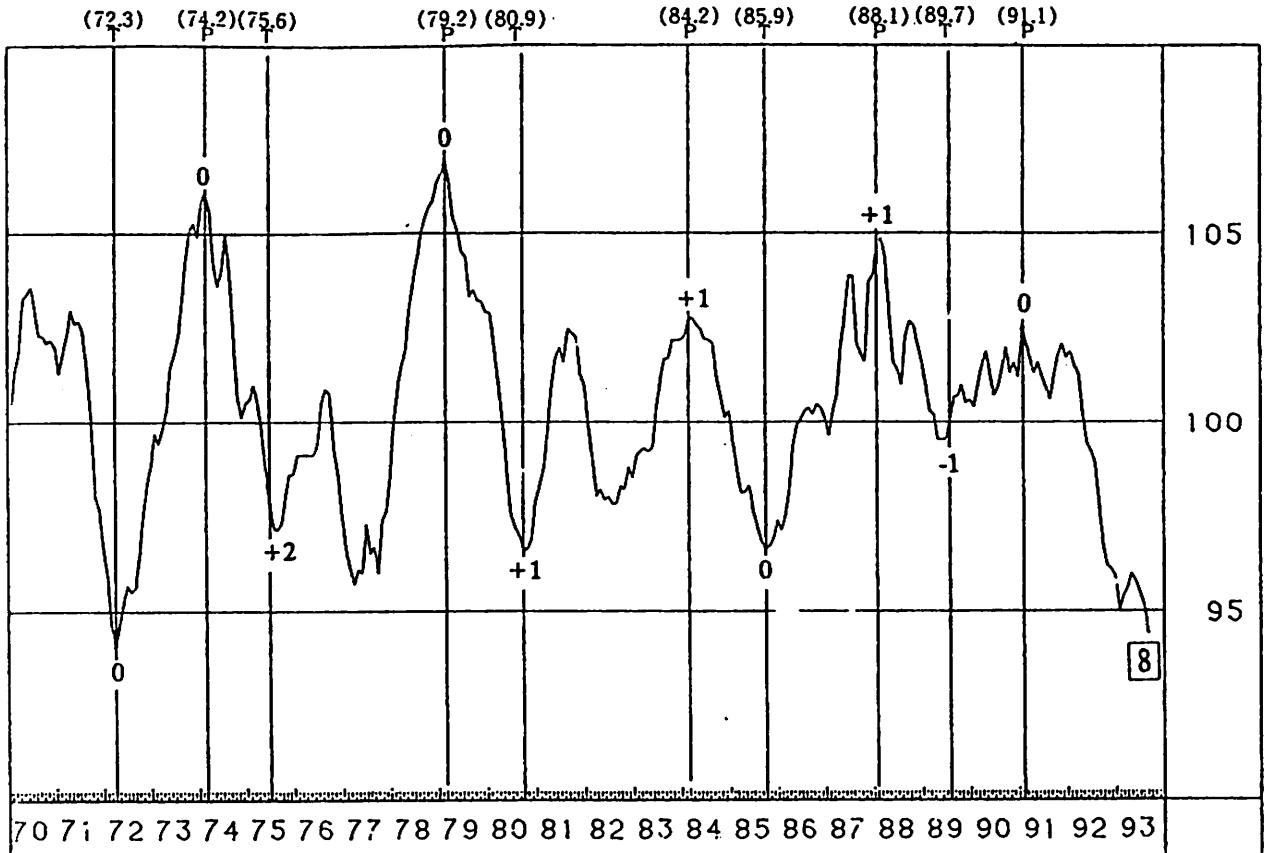
- 우리 經濟는 총 8차례의 景氣循環을 겪어왔으며, 현재의 循環局面은 '89년 7월을 底点으로 한 第 9循環에 속해있음.
- 현재의 第 9循環期를 제외한 경기의 平均循環週期는 收縮期間 平均 17.1個月, 擴張期는 36.1개월로 수축기간에 비해 확장기간이 상대적으로 더 긴 비대칭적인 구조를 갖고 있음.

한국의 경기전환점과 순환주기

	경기확장국면		경기수축국면		확장국면 지속기간 (개월)	수축국면 지속기간 (개월)
	저 점	정 점	저 점	정 점		
제 1순환	-	1957.1	1958.8	-	-	19
제 2순환	1958.8	1959.10	1961.9	-	14	23
제 3순환	1961.9	1963.2	1964.2	-	17	12
제 4순환	1964.2	1971.4	1972.3	-	86	11
제 5순환	1972.3	1974.2	1975.6	-	23	16
(소순환)	(1975.6)	(1976.9)	(1977.3)	-	(15)	(6)
제 6순환	1975.6	1979.2	1980.9	-	44	19
(소순환)	(1980.9)	(1981.9)	(1982.7)	-	(12)	(10)
제 7순환	1980.9	1984.2	1985.9	-	41	19
제 8순환	1985.9	1988.1	1989.7	-	28	18
제 9순환	1989.7	-	-	-	-	-
평 균	-	-	-	-	36.1	17.1

- '89년 7월 이후 현재까지 同行指數 循環變動値가 가장 높았던 '91년 1월 - 3월 사이를 頂点이라고 보면 현재까지 30개월동안 경기가 수축된 것으로 분석되며, - 결국 현재의 景氣沈滯狀況은 경기회복 타이밍을 놓친 채 경기부진이 심화되고 있는 상황이라 하겠음.

동행지수 순환변동치 추이



2. 成長 鈍化

- 우리의 經濟成長은 현재 뚜렷한 침체에 빠져 있으며 앞으로 상당기간 適正成長率을 회복하기 어려운 상황임.
- 금년 상반기중 經濟成長率이 3.8%에 그침으로써 작년 3/4분기이후 1년동안 3%내외의 저조한 성장세가 지속되고 있음.
 - 民間消費는 임금안정, 고용악화, 주가 및 부동산가격 침체 등으로 상반기중 5.2%증가에 그쳤고,
 - 經濟의 成長潛在力 培養과 産業構造高度化에 필수적인 設備投資도 경기불투명, 고금리 등 경제적 요인외에 대기업의 활력 위축으로 -5.7%의 큰폭 감소를 나타냈음.

경제성장 추이

(%)

	'92			'93		
	상반기	하반기	년간	1/4	2/4	상반기
실질GNP	6.6	3.0	4.7	3.4	4.2	3.8
민간소비	7.7	5.3	6.4	5.5	5.0	5.2
고정투자	2.9	-5.9	-1.8	-5.8	0.6	-2.4
설비투자	6.4	-7.0	-0.8	-10.1	-1.5	-5.7
건설투자	0.0	-4.9	-2.6	-1.7	2.3	0.5
상품수출	12.0	7.6	9.7	11.9	5.5	8.5
상품수입	7.5	-3.3	1.9	-1.8	1.7	-0.1

3. 輸出 不振

- 輸入減少에 따른 經常收支 개선 추세는 지속되고 있으나 수출증가세는 목표보다 크게 저조함.
 - 특히 경공업부문은 뚜렷한 퇴조현상을 보이고 있음.

○ 최근 円高에도 불구하고 수출증가가 부진한 이유는,

- 後發開途國의 맹추격과 先進國의 견제로 대외교역 환경이 더욱 악화되고 있는 가운데
- 高金利, 高賃金, 高物流費用 등 비용요인이 경쟁국들에 비해 높은데다,
- 政府의 政策, 企業의 努力, 勞動者의 勤勞精神, 社會環境 모두 효율화를 통한 경쟁력 회복에 미흡하기 때문임.

수출 추이

(억불, %)

	'92			'93		
	상반기	하반기	년간	상반기	7월	1-7월
총 수출	367 (8.4)	399 (5.0)	766 (6.6)	389 (6.1)	67 (5.4)	456 (6.0)
중화학공업	225 (11.9)	256 (11.8)	481 (11.7)	255 (13.2)	41 (9.1)	296 (12.9)
경공업	126 (4.3)	126 (-6.0)	253 (-0.9)	120 (-5.1)	23 (0.1)	143 (-4.3)

- 地域別 輸出入動向을 보더라도 우리나라 상품의 경쟁력을 평가할 수 있는 先進國市場 즉 美國, 日本, 歐洲 市場에서의 輸出伸張率이 매우 저조함.

지역별 수출

(억불,%)

국 가	'92			'93		
	상반기	하반기	년 간	상반기	7월	1-7월
대미수출	87 (-0.7)	94 (-4.1)	181 (-2.5)	90 (3.0)	16 (-2.4)	106 (2.1)
대일수출	56 (-5.1)	60 (-7.7)	116 (-6.1)	52 (-6.2)	10 (4.9)	63 (-4.3)
대EC수출	45 (-9.1)	47 (0.0)	92 (-5.1)	43 (-5.0)	7 (-11.4)	51 (-6.0)

4. 設備投資 不振

○ 企業의 設備投資는 金融實名制 실시이전에도

- 國內外景氣 불투명,
- 競爭國의 2-3배에 달하는 高金利 부담
- 投資收益率의 저하,
- 經濟力集中緩和 정책에 따른 대기업의 위축 등 구조적인 이유때문에 부진을 면치 못하였음.

○ 設備投資 豫告指標인 機械類 內需出荷, 機械類 輸入許可 등을 보더라도 금후 設備投資는 극히 부진할 것으로 우려됨.

		(전년동기대비,%)		
		'93.6월	7월	1-7월
[기계류 내수출하	8.1	-0.3	-4.4
	기계류 수입허가	-28.6	-17.5	-15.4

○ 여기에다가 금융실명제에 따라 회사채시장이 마비되는 등 금융시장의 교란으로 기업들의 투자자금조달에 어려움이 가중되어 앞으로 상당기간 설비투자 회복은 기대하기 어려울 것임.

II. '94年度 國內經濟 展望

1. 對內外 經濟與件

<<對外 經濟與件>>

- 내년도 世界經濟는 미국의 완만한 景氣回復과 일본경제의 회복세 전환에도 불구하고 유럽경제가 침체에서 벗어나지 못함에 따라 금년에 비해 소폭 회복에 그칠 것이고,
 - 世界交易量 增加勢도 금년과 비슷한 수준에 머물러 世界輸出 市場에서의 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 예상됨.
- 특히 UR협상등 自由貿易主義의 유지·발전 노력에도 불구하고 국가간 무역불균형 심화와 經濟·技術競爭의 가속화로 통상마찰이 지속될 것임.
- 円貨는 일본의 經常收支 흑자가 줄어들기 어려운 점에 비추어 강세기조를 유지할 것으로 보이고, 原油價格을 비롯한 原資材價格은 대체로 안정세를 나타낼 것으로 전망됨.

<<國內 經濟與件>>

- 금년에 金融實名制를 시행한데 이어 내년까지 金融, 財政, 行政등 국내 각 부문의 제도개혁을 마무리 하고,
- 급변하는 國際競爭 秩序에 적극적으로 대처하기 위해 國際化·開放化를 더욱 가속화할 것으로 예상됨.
 - 交易關聯 制度의 國際 規範化
 - 關稅引下 豫示計劃이 종료되는 내년중 평균 관세율이 7.9%로 낮아짐으로써 수입품에 대한 보호 장벽이 없어지게 됨.
- 이와함께 상위그룹에 대한 규제로서 業種專門化 유도, 所有分散 촉진 企業財務構造 개선등의 시책은 경제적 어려움에도 불구하고 持續·強化해 나갈 것으로 예상됨.

2. 國內經濟 展望

1) 經濟成長

○ '94년에는 금융실명제의 충격에서는 어느정도 벗어날 수 있겠으나 최근 약화된 成長潛在力과 國際競爭力을 고려할 때 큰 폭의 회복세를 기대하기는 어려울 것으로 예상된다.

- 民間消費가 資金安定, 雇傭惡化, 財産稅負擔증가 및 零細流通市場의 침체 등으로 크게 증가하기 어렵고,
- 기업의 設備投資도 內외경기 불투명, 고금리 등 경제적 요인외에 대기업의 의욕과 활력위축으로 쉽게 회복되지 않을 것으로 보이며
- 수출도 주요국의 景氣不振 등 교역환경의 악화와 국제경쟁력 강화 성과의 미흡으로 급신장을 기대하기 어려움.

성장전망

항목	'92	'93			'94
		상반기	하반기	년 간	(년간)
실질GNP성장	4.7	3.8	6.0	4.4	6.2
민간소비	6.4	5.2	6.3	5.8	6.8
고정투자	-1.8	-2.4	0.4	-0.9	4.2
투자설비	-0.8	-5.7	-0.5	-2.6	2.8
건설투자	-2.6	0.5	1.8	1.2	3.5
상품수출	9.7	8.5	7.3	7.9	8.1
상품수입	1.9	-0.1	2.5	1.2	5.4

2) 물가

○ '94년중에도 國內物價는 工產品價格 안정을 중심으로 금년에 이어 대체로 안정세를 보일 것으로 예상된다.

- 다만 경기가 미약하나마 다소 회복되고 金融實名制의 여파로 實物投機가 우려되는 등 불안요인은 상존해 있음.

물가전망

(전년동기대비,%)

항 목	'92	'93			'94 (년간)
		상반기	하반기	년간	
소비자물가	6.2	4.6	5.7	5.2	6.0
생산자물가	2.2	1.6	2.3	2.3	2.0

3) 국제수지

○ '94년에도 輸出伸張率은 世界景氣의 점진적인 회복에도 불구하고 금년수준인 6%선에 그칠 것으로 예상되고, 輸入伸張率은 국내경기의 점진적인 회복과 함께 소폭 증가할 것으로 예상된다.

- 이에따라 貿易收支와 經常收支가 큰 폭으로 개선되지 못할 것임.

대외거래 전망

(억불, %)

항 목	'92	'93			'94	
		상반기	하반기	년간		
경상수지	-45.3	-10	6	-4	6	
통 관 기 준	수 출 (증가율)	766 (6.6)	389 (6.1)	429 (6.5)	818 (6.3)	870 (6.8)
	수 입 (증가율)	818 (0.3)	413 (-1.4)	415 (4.3)	827 (1.4)	874 (5.3)
	무역수지	-52	-24	14	-10	-4

向後 充分히 豫想되는 結果이며 部分的으로는 이미 進行되고 있음.

- 따라서 保險社도 이러한 金融環境變化에서 生存하고, 保險社의 固有機能強化를 위해서 資金調達(商品), 運用(投·融資) 및 經營面에서 새로운 對應이 要求되고 있음.

第2次 金利自由化에 따른 商品料率의 自由化

- 向後 市場開放과 金利自由化의 施行으로 保險料率의 自由化壓力은 加重될 수 밖에 없으므로 損保社는 Risk의 科學的 管理를 통해 商品引受能力을 提高하여야 할 것임.
- 最近 美·日間 金融協議에 있어서도 美國은 日本에 대해 損保社의 系列化에 의한 排他的 營業行爲 禁止와 商品料率의 規制 撤廢를 強力히 要求하였음.
- 이경우 短期的으로는 競爭擴大에 의한 收益惡化와 料率算定의 失敗에 따른 倒産危險이 增大될 수 밖에 없을 것임.

2. 金融의 同質化·複合化現象 深化

- 金融去來에 있어서의 技術革新(일렉트로닉스의 進展)은 時間 및 cost의 節減으로 多樣한 金融 Service를 附加한 新金融商品의 開發을 促進시키고 있음.

(例)

- 生保의 境遇 變額保險과 Universal 保險은 컴퓨터技術의 發展에 의해 開發販賣가 可能해진 金融機能 複合商品임.
 - 金融技術革新에 의한 金融機能의 同質化, 複合化 現象의 進展은 從來 供給者와 需要者間의 資金移動이 Cash-flow나 通貨에 의해 이루어지던 것을 資金移動을 分解하여 各各의 Needs에 맞게 金融商品을 再構成하여 提供하는 것을 可能하게 함.
- 한편 金融同質化 現象의 深化는 國內金融市場의 效率化에 寄與하고 金融資源

— 구리리온은 -56- one stop banking 21이
로 이상 .

의 效率的인 配分에도 바람직하게 作用할 것이나 이들이 保險產業에 미칠 影響으로는

- 國內外 金融機關과의 競爭을 深化시킴.
- 새로운 金融技法의 擴散으로 多様な 金融商品提供 可能
 - 從來 顧客의 離脫 豫想
- 顧客의 金融意識 向上으로 金融機關間 商品選擇基準 變化
- 競爭에 對備한 企業體質強化 努力의 增加 등이 豫想됨.

3. 高齡化 社會로의 移行

1) 人口構造의 變化

○ 우리나라 人口構造에서 65歲 以上の 高齡化 人口가 차지하는 比重을 보면 '70年度 3.1%(991千名), '90年度 5.1%(2,225千名)에서 2000년에는 6.6%(3,090千名)로 늘어날 展望임.

人口變動推移

(單位：千名)

	' 7 0	' 7 5	' 8 0	' 8 5	' 9 0	' 2 0 0 0
總 人 口	32,242	35,281	38,214	40,806	43,500	46,830
老 齡 人 口	991	1,217	1,456	1,742	2,225	3,090
構 成 比 (%)	3.1	3.4	3.8	4.3	5.1	6.6

* 老齡化 人口：65歲 以上

○ 人口構造의 高齡化 및 核家族化의 進展에 隋伴하여 國民의 Life-cycle의 變化가 豫想되어 各 世代의 Life-stage에 適合한 保險商品의 開發과, 高齡化 社會到來時 豫想되는 終身保險 및 年金需要의 增大에 對備한 疾病豫防, 健康增進, 醫療福祉 서비스의 積極的인 導入이 保險會社의 本質的인 課題로 擡頭될 것임.

2) 國民福祉欲求의 增大

○ 高齡化 社會의 進展과 더불어 높은 國民所得 및 貯蓄水準과 經濟社會構造가

安定되면 保障에 대한 欲求와 需要도 매우 높아질 것으로 豫想되는 反面

○ 消費者의 意識水準의 向上과 所得水準의 向上에 隋伴한 消費支出의 多樣化·大型化 趨勢는 國民의 保障欲求 水準도 同時에 增大시켜 所得保障, 醫療保障, 福祉서비스 등 多樣한 形態의 保障을 要求하게 되어 이에 대한 生保社의 役割 遂行이 重要해짐.

- 즉 家庭福祉 側面에서는 貯蓄機能을 兼備한 保險商品을 통해 家庭의 未來生活을 保障하고 家庭經濟의 安定에 寄與
 - 死亡·障害保險金 支給을 통한 生活保障
 - 年金 支給을 통한 老後 對策 마련
 - 契約者 貸出을 통한 家計資金 支援
- 國民年金制度, 退職金制度 및 醫療保障制度 등 國家的 次元에서의 社會保障制度의 不足한 部分을 保險社가 遂行함으로써 社會福祉 增進에 寄與해야 함.
 - 保險金 支給을 통한 生活保障, 障害·入院給與金 支給을 통한 醫療費保障, 從業員 退職保險金 支給을 통한 勤勞者의 退職後 生活保障 등 (金融產業改編으로 損保社의 生保商品取扱이 擴大될 것임)

4. 高度情報化 社會의 到來

○ 트랜지스터 開發로 始作된 일렉트로닉스技術의 革新은 現在의 金融革命을 可能케한 決定的인要因으로 作用하고 있음.

- 各種 서비스의 迅速한 提供은 On-Line化에 의한 金融 Net-work의 構築으로 可能해졌고,
- 多樣한 金融商品을 結合한 複合金融商品의 開發은 일렉트로닉 뱅킹(Electronic Banking)에 의해 實現된 것임.
- 또한 컴퓨터 技術革新은 業務電算化에 의해 OA化에 費用節減과 業務能率向上을 招來하여 向後 綜合情報處理 System의 成功的인 構築與否가 生保뿐만 아니라 企業發展을 左右하는 重要한 要因으로 作用

○ 金融機關의 機械化 過程

第1段階

- 個別金融機關 自體內的 機械化로

- 預金·換率業務를 中心으로 On-Line의 進展, 金融機關 本·支店間 入出金 CD, ATM 等 顧客 利用機械의 開發, 公共料金, 自動支拂, 寄與移替, 資金自動支給機의 普及.

第2段階

- 金融機關 相互間的 機械化로 各金融機關의 main 컴퓨터를 On-Line으로 連結한 Data 通信 System 活用 段階

第3段階

- 金融機關과 企業間的 Firm Banking, 金融機關과 家庭間的 Home Banking의 開發로 現在 進行 中임.
- 向後 進展되는 金融機關間的 業務領域 競爭과 金融國際化 過程에서의 海外金融機關과의 競爭을 위해서는 龍대한 金融關聯 Data의 體系的인 蓄積과 電算 Know-How의 開發에 대한 關心必要

5. 金融實名制

- 向後 金融實名制의 實施로 金融去來의 透明性이 提高되면
 - 巨額 陰性資金을 借·假名 形態로 貯蓄性 商品으로 留置하던 慣行이 瓦解될 것임.
 - 뿐만아니라 金融商品 選好度 低下로 貯蓄性 保險商品 販賣力이 低下될 것임.
- 株式市場의 不安定으로 評價損이 擴大되고 中小企業의 資金難으로 不實貸出 憂慮가 커짐으로써 資産運用 Risk가 크게 擴大될 수 밖에 없을 것임.

IV. 對應方案

- 向後 金利自律化, 金融機關 業務調整, 市場開放 및 金融實名制 等 一連의 金融 構造 調整作業의 深化되면 金融의 證券化, 國際化, 複合化 現象이 더욱 뚜렷해질 것임.
- 한마디로 過去 우리 金融의 特徵인 Relational Banking에서 歐美 先進國과 같이 金融商品의 價格 競爭力을 바탕으로 한 Price Banking時代로의 轉換이 不可避해질 것임.

1. 短期對策

- 이에 保險社들은 短期的으로는 向後 競爭力의 絕對要素인 商品開發力, 引受能力 및 Risk管理를 위한 System構築(教育投資, 組織再編, 電算能力 提高 等)에 努力을 傾注해야 할 것임.
- 特히 이번 金融實名制의 實施로 金融商品의 마케팅에는 어려움이 따를 것이나 純粹 保障性 保險 및 長期商品의 販賣與件은 多少 改善될 수도 있을 것임.
 - 따라서 醫療分野와 같은 生保社와의 類似分野中 長期保障性 商品市場의 攻略을 積極推進.

2. 長期對策

- 보다 長期的으로는 金融産業의 Hybrid時代에 對備하여 金融의 複合化에 主力하여 周邊業務 및 餘他 金融機關으로의 領域擴張을 圖謀해야 할 것임.

(外國의 例)

- 獨逸의 3大 銀行인 Deutsche Bank, Dresdner Bank, Commerz Bank는 最近 保險社와의 業務 提携 保險社 引受를 통하여 保險社에도 廣範하게 進出
- 獨逸의 이러한 現象은 “알피난즈(Allfinanz : 綜合金融 機械化)라고 불리며 向後 더욱 深化될 것임.
- 美國의 John Hancock 保險社는 支柱會社 方式으로 生損保를 兼營하고 있으며 販賣채널, 資產 運用 및 人員은 共有하여 合理化 및 複合化를 追求.