

우리 도로인의 사명과 새천년에 대한 도전

양 금 환

(사)ITS Korea 부회장

1. 서 언

1997년말 IMF 환란의 내습으로 우리 국가 및 사회에서는 그간 참으로 어려운 시련을 겪으면서도 그간 우리들의 꾸준한 노력으로 오늘에 이르러 외화 보유고 870억불, 금리 한자리수, 물가상승률 3~4% 그리고 경제성장률 5~6%라는 경제지표에서 보듯이 우리나라 어려운 경제살림은 일단 한 고비를 넘기면서 안정을 되찾은 듯이 보이고 있으나, 한편으로 우리 SOC 분야에서 건설 및 기술용역업계는 이제 와서 심각한 어려움을 맞게 되어 마치 IMF 환란을 오늘에 와서 직면하게 되는 듯 하고 이의 어두운 긴 굴속을 하루 빨리 빠져나가야 하는 어려운 상황에 직면하게 된 것 같습니다.

지난 2000. 3. 28에는 이에 때를 맞추어 건설인들의 모임인 “21세기 건설산업 생존을 위한 대토론회” 세미나를 개최하게 되었고 동 세미나에서도 이 위기 상황을 어떻게 극복하느냐 하는 여러 난산 토론도 있었고 제안도 제시되었다 합니다.

요즘에 대학을 갓 나오게 되는 졸업생들도 과거의 대기업 건설회사나, 은행과 같은 기관이 아닌 요즘 테헤란 Valley에 운집하고 있는

첨단 Venture 기업체에 취직을 선호하는 현상이 일어나고 있고, 지적 기반산업 최첨단 정보통신, 제어 및 전자 Computer 기술산업분야의 발전이 괄목하고 새천년을 맞이함에 있어 전자상거래, 전자도서관, Home shopping 등 Cyber World, Cyber Economy 시대에 진입하고 있는 상황에 놓이게 되었습니다.

격변하는 지식기반정보통신 사회에 대응하고 WTO 하에 국경없는 대내외적인 Globalization 경쟁속에서 살아 남아야 하고 또한, 우리가 현재 겪고 있는 건설 및 용역업계의 어려움 속에서 살아남아야 하는 운명적 상황에 놓이게 되었습니다.

이와 같은 상황속에서 새천년 들어 지난 1월 10일에는 IBRD 및 ADB 차관사업을 주도하였고 전 건설부 도로조사단 활동에 참여 하였던 인사 50여명이 참석하여 32년만에 모임을 갖게 되었는데 여기에는 전 건설부에 근무한 공무원, 도로 조사단원, 도로공사 직원 등 조사단 활동에 참여하였던 인사들로서 현재 정부 고위공직자, 사회단체의 회장단, 고위 간부, 기업체 사장 및 중역과 학계 교수 등을 망라한 고위인사들의 모임이었습니다.

본 도로조사단은 1968년 11월에 기간 도로망

정책기사

개발을 위한 IBRD 및 ADB 등 차관 도로사업을 추진하기 위하여 전 건설부 내에 한국도로조사단(Highway Study Group)을 설치하여 약 14년간 운영하였으며, 그 당시의 시련과 경험을 소개하고 이를 거울삼아 현재의 난국을 파헤쳐 나가는데 다소나마 보탬이 되고자 합니다.

II. 과거의 시련과 경험

도로조사단의 설립 발족 당시(1968년 11월) 사회의 환경은 6.25 전쟁으로 인한 전쟁 복구단체를 거쳐 경제개발 5개년 계획이 수립되어 2차 5개년 계획이 추진중에 있어 산업기반 시설이 매우 열악하였고 국가경제 재건을 뒷받침할 도로 및 교통시설의 개발 및 개량이 시급한 과제였고 그 중에서도 국가기간도로망 확충개발이 다급한 사정이어서 그나마 국내에 산재되어 있는 도로기술진을 동원하여 건설부 산하에 도로조사단을 조직 운영하여 당시 우리에게 부과된 국가기간도로망 개발이란 대과업을 수행토록 하게 되었습니다. 당시 동 도로조사단의 활동을 통하여 겪었던 시련과 경험을 요약하여 보면

1. 우리나라 도로망 확충과 현대화를 들 수 있습니다. 즉, IBRD 및 ADB 등 차관 도로사업 추진을 통하여

- ① 도로 타당성조사 및 실시설계 용역 등 선진외국 기술용역 기법 및 제도 도입에 큰 역할을 담당하였으며
- ② 동기간 중(1970년대)에 이미 외국인 감리제도를 도입 실행에 옮겼으며, 이로 인하

여 우리나라 감리제도의 전국적인 시행에 효시를 이루었으며

- ③ 도로 유지보수관리의 항구적 체제 도입과 도로 행정기구 기능을 확립 보장하여 중앙 및 지방 정부의 도로 행정기구의 체제를 확립하게 되었습니다.

2. 또 한편으로 도로산업의 기반 구축과 사회환경 및 제도측면에서의 기여한 내용을 요약하면

- ① 도로분야의 조사(기술, 경제 및 사회), 설계 및 감리, Project management의 기술 도입과 기술자 양성 및 선진외국 도로행정, PQ 제도(Prequalification : 업체 사전자격심사)를 포함한 계약 등 제도 도입의 일대 중요한 계기가 되었으며
- ② 국내 용역업체 진출로 국내 용역분야에 새로운 사회환경 조성파 제도도입 발전에 기여하였고
- ③ 해외 건설분야에 있어서 우수 업체의 주요 간부로서 활약하여 해외 건설시장에서 선진외국 건설행정, 현장관리와 공사품질 확보 등 선진기술 및 제도 등 경험 습득을 통하여 해외건설에 성공적으로 기여하였으며
- ④ 중동 정부의 고문관, 선진외국 용역회사 요원(Wlibur Smith사 등) 및 국제은행 ADB 등 주요 기술요원으로 참여함으로써 국내외 시장진출과 우리나라 기술자의 위상을 제고하여 산업발전에 선도적인 역할을 수행하였다고 평가됩니다.

III. 도로발전에 선도적 주역담당

과거 우리가 겪었던 시련과 경험을 통하여 우리 도로인들은 우리나라 도로발전 및 선진화 과업에 선도적 주역을 담당하였다고 생각합니다. 이를 다시 국가 경제개발 및 사회발전 측면에서 요약 정리하여 보면

- ① 우리나라 기간 도로망 개발 즉 Transportation Infrastructure 개발에 크게 기여하여 우리나라 경제개발을 적극 지원하였고
- ② 외국선진 도로기술 및 행정 계약제도 도입 시행으로 조국근대화 작업에 크게 기여하였고
- ③ 도로분야 기술자 및 전문가 양성으로 기술향상과 Technical manpower 개발에 크게 기여하였으며
- ④ 우리나라 기술인력 해외진출로 해외 건설 시장 개발을 통하여 우리나라 해외 건설 산업 발전에 크게 기여하였습니다.

IV. 21세기에 대비한 도전(Challenges)

과거 우리들이 걸어온 발자취를 되돌아 보고 예기치 않았던 IMF 환란과 현재의 건설 및 용역업계의 난국 돌파를 위하여는 향후 우리들이 나갈 진로를 정립함과 아울러 다시 일어나 21세기를 향한 제2의 도약을 할 때라고 생각합니다. 여기서 여러분과 같이 짚고 넘어야 할 문제점과 과제들을 제시하여 보면

- 1. 교통시설 확장과 유지관리 기능의 강화입니다.
→ 개발(Development)단계에서 교통시설

확장 및 유지관리 기능의 강화와 운영의 효율화(Operational Improvement)에 적극 대응하는 과제입니다.

- 2. Globalization(세계화)에 적극 대응하는 과제입니다.

→ 국경이 없는 무한 경쟁시대에 돌입하면서 “한국속에 세계, 세계속에 한국”으로 대내외적 경쟁력 강화와 GATT System에서 W.T.O 전환에 대한 인식을 새롭게 하고 적극 대응하는 일입니다.

- 3. 건설 및 용역시장의 과다 경쟁 억제 과제입니다.

국내건설 및 용역시장에서의 수요와 공급의 불균형 내지 과잉공급 상태의 발생과 과다 경쟁으로 인한 투매 현상과 품질 저하의 우려입니다. 즉 건설 및 용역 발주물량은 한정되거나 축소일로에 있는데 건설 및 용역업체 수는 증대일로에 있어 경쟁력 약화와 재무구조 악화로 기업체의 부실 경영과 도산업체가 속출하는 현상이 나타나고 있습니다.

→ 국내 과다경쟁, 업체의 난립에서 탈피, 도로 산업계(건설 및 용역)의 M&A 등을 통하여 구조조정으로 경쟁력 강화와 기업의 재무구조 개선을 기해야 할 것입니다.

- 4. 해외진출의 활로를 모색하는 과제입니다.
국내 시장의 초과 집중현상(Over Concentra-

tion)에서 벗어나 해외시장을 개발 진출하는 문제입니다.

→ 우리나라 기업체의 대외경쟁력이 약하기 때문에 선진 외국업체와 Joint Venture 또는 Consortium을 구성하여 진출하는 방식을 채택하여 진출하는 시도입니다.

5. 전자상거래의 조속한 실현입니다.

지식기반정보통신기술 발달로 우리 산업의 상거래가 전자상거래(E-Commerce)로 조속 전환하는 문제입니다.

→ 이를 뒷받침하기 위하여는 우리나라 행정 및 계약제도의 국제화 및 선진화 방안이 조속히 마련되어 실행에 옮겨져야 합니다.

6. 경제 및 사회·산업구조의 일대 개편입니다(21세기 혁명).

새천년 진입에 즈음하여 Cyber World, Cyber Economy를 부르짖고 있는 한편 우리나라 자연자원의 부족으로 인적자원에 크게 의존하여야 할 경제구조를 감안할 때 지식기반정보통신 Society에로의 조속한 전환입니다.

→ 지식기반산업 발전과 정보통신 기술을 통한 Cyber Society 도래를 전제로 하고 현재 우리나라의 15,000,000대 PC 보급이라는 유리한 여건을 감안하여 새로운 일자리, 새로운 기술, 새로운 산업의 창출과 동시에 기존산업 구조 조정, 직업전환 및 인력시장의 재배치

등 우리나라 경제, 사회 및 산업구조 전반에 일대 개편 조정이 조속한 시일 내에 이루어져야 할 것입니다. 이를 위하여 거국적으로 국가 및 사회적인 단안과 방안의 구체적인 Blue Print가 제시되어야 합니다.

여기에는 우리나라 교통산업 분야에서도 지능형 교통체계(Intelligent Transport Systems) 도입이 조속히 실현되어 생명을 구하고 교통혼잡을 해소하고 수송비 및 물류비용을 절감토록 하여야 하며, 우리 도로인 들은 우리 국민들이 매일 같이 극심하게 겪고 있는 교통문제를 해결할 수 있도록 교통시설 확장과 교통체계 개선 과업에 선도적인 역할 분담이 있어야 할 것입니다.

V. 결 론

이상에서 언급하였듯이 심각한 위기 상황을 재인식하고 우리가 그간 체득한 경험을 살려 직면한 난국을 타개하고 제2의 도약과 도전을 위하여는 우리나라 도로기술 발전, 산업발전에 기수가 되었던 우리 도로인들의 지혜와 뜻을 모아 국가와 사회에 기여할 수 있도록 우리들의 과거 경험과 잠재력을 결집하여 21세기에 대비한 경제·사회 및 산업구조개편 과업에 참여하고 아울러 새로운 우리나라 도로산업 발전 Vision을 제시하고 매진하여야 할 것입니다.