



지식중심사의 선진화 시대에도 여러분 도로인들이 선도해 주시기를....

박 승
전 건설부 장관

농경사회는 토지정착사회입니다. 그래서 그때 필요했던 길은 사람과 우마차가 다니던 길이었습니다. 산업사회로 패러다임이 바뀌면서 산업사회는 대량사회이고 대량이동사회가 되었습니다. 그리고 대량이동의 필요성이 생기면서 도로시대가 열리게 되었습니다. 여러분이 아시다시피 길이 뚫리면 시간과 공간의 장벽이 무너집니다. 인간의 역사가 시작된 이래 지금까지 지속되고 있는 투쟁은 시간과 공간의 벽을 무너뜨리는, 아직도 미완성으로 있는, 도로로서 길이 뚫리면 시간이 무너지고 공간이 무너집니다. 100시간 걸려 갔던 길을 한시간에 달리면 시간이 무너지고 서울과 부산이 가까워지면 공간이 무너집니다. 100시간 달렸던 길을 한시간에 달릴 수 있다는 것은 생산성이 100배로 늘었다는 얘기고 그것은 국민소득 성장률이 100%, 1000%, 10000%로 뻗어 갈 수 있다는 얘기고, 그것은 바로 우리 소득의 증가를 뜻합니다. 길이 뚫리면 사람이 쉬이고, 문화가 쉬이고, 풍습이 쉬이고, 기술과 지식이 쉬입니다. 그래서 교류와 개방과 파급효과가 나오게 됩니다. 그래서 길이 뚫리면 성장이 촉진이 되고 통합화, 평준화의 작용이 나옵니다. 민족의 통합, 국

가의 통합, 문화의 통합, 소득의 평준화 이러한 현상이 나오게 됩니다. 그러기 때문에 경제발전의 근대화 역사를 보면 경제 발전의 선도산업은 교통혁명에서 나온 교통산업입니다. 초기에는 철도 그 다음에는 도로가 이어 받아서 후발국 일수록 경제발전의 선도 역할은 교통혁명이 이뤄졌습니다. 미국의 경우가 그랬고, 독일이 그랬고, 캐나다가 그렇고, 러시아가 그렇고, 그리고 한국이 그렇습니다. 한국도 1970년도 고속도로가 뚫리면서 70년대 도약이 시작되었던 것입니다.

그래서 사실상 지난 40년 동안 우리 나라는 1인당 소득 80달러 시대를 10,000달러 시대로 바꿨습니다. 1인당 소득 80달러를 만드는 데 5,000년이 걸린 것이 대한민국의 역사입니다. 그런데 80달러를 10,000달러로 만드는 데 지난 40년이 걸렸습니다. 그것을 선도했던 주역이 우리들입니다. 우리 세대가 이 엄청난 과업을 이룩할 수 있었던 것입니다. 그러한 도약의 세대 가운데, 그러한 도약의 과업 가운데 맨 전위에 있던 사람이 누구였던가. 우리 시대에 그러한 도약을 이루어 냈던 그 대열에 맨 앞장에 섰던 사람들이 누구였던가. 바로 우리 나라 도로

를 설계하고 시공하고 감리했던 여러분들입니다. 그래서 우리 나라의 도로는, 도로산업은, 도로인들은 우리 나라의 현대사를 개척하는 선봉적 역군이었다 이렇게 볼 수 있습니다. 이러한 덕택으로 인해서 우리의 땀이 결실을 맺어서 지난 40년이라는 짧은 시간에 우리 나라의 고속도로 연장은 4배로 늘어났습니다. 포장률은 0%에서 현재 75%까지 끌어 올렸습니다. 자동차 보유대수는 40년 전에 3만대에서 1,200만대로 40배가 늘어났습니다. 세계 역사상 40년 동안에 자동차 보유대수가 40배로 늘어난 나라가 딱 한 나라입니다. 대한민국입니다. 수송 분담률에 있어서는 1960년대 70년대까지만 해도, 경부고속도로가 뚫리기 이전까지만 해도, 철도중심 체제였습니다. 그러나 오늘날은 여객이나 화물 모두 다 90% 이상의 수송분담을 도로가 해내고 있습니다. 이런 점에서 특히 우리 나라의 도로는 우리 나라 산업의 중추적 역할을 하고 있다는 것을 부인할 수 없습니다.

그러면 지난 40년은 그렇다고 치고, 앞으로는 어떻게 될 것인가? 앞으로의 도로산업은 어떻게 될 것인가? 사양산업이 될 것인가?, 성장산업이 될 것인가? 도로인들은 어떻게 할 것인가? 도로인들은 앞으로 어떻게 정신을 차려야 할 것인가? 무슨 역할을 해야 되는가? 한국 경제발전에서 하는 역할이 그 자리 매김을 어떻게 해야 될 것인가? 이런 문제에 관해서 몇 말씀 드리겠습니다.

여러분이 여러 차례 듣고 지상을 통해서 보고 하셨습니다. 만은, 새 천년 21세기를 맞은 현재의 시점이 중요한 것은 천년 또는 수 천년에 한번 올까 말까하는 대 격변의 시기라는 데

있습니다. 그걸 우리는 흔히 패러다임이 바뀐다고 말을 합니다. 수 천년에 한번 있는 격변, 그것이 지금 우리 눈앞에 있습니다. 그런 격동의 패러다임의 변화는 세 줄기로 설명할 수 있습니다.

하나는 산업사회에서 지식사회로의 이행입니다. 아날로그에서 디지털로의 소위 기술혁명, 정보혁명을 비롯해서 산업사회가 다시 지식사회로 이행합니다. 농경문화가 시작된 것이 지금부터 만년 전인데 만년 뒤의 지금부터 240년 전 영국에서 1760년대 산업혁명이 일어날 때 농경문화에서 산업사회로 패러다임이 바뀌었습니다. 그것이 오늘날 다시 산업에서 지식사회로 이행하고 있습니다. 그런데 우리 나라에서 여러분들이 생각하셔야 될 것은 다른 나라에서 만년 걸려서, 수 십 배의 기간에 걸쳐서 경험했던 그 변화와 변혁을 한국에서는, 여러분들이 태어날 때의 농경문화에서 여러분의 땀으로 산업사회를 만들고 그리고 이제는 우리 생전에 다시 산업사회를 마감하고 지식사회로 이행하는 세 가지의 격변을 한 세대에 경험하는 소위 압축변화를 경험하는 시대에 우리가 살고 있다는 사실입니다. 그런 압축변화 지식사회로의 이행 이것이 하나의 패러다임입니다.

또 하나의 변화는 보호시대에서 개방시대, 세계화의 시대로 이행하는 것으로서 어제와 오늘은 판이하게 다릅니다. 어제까지의 세계는 제국주의 시대, 상극의 시대, 분열의 시대, 갈등의 시대였습니다. 오늘의 시대는 같이 뭉쳐야 살고, 통합해야 살고, 커져야 살고, 화해해야 합니다. 오늘날 남북교류를 보세요. 많은 우리 나라 사람들이 남북관계에 대해서 혼란스럽게 생각

합니다. 어제까지 북한을 원수라고 하고, 괴뢰라고 그랬는데, 보안법이고 그랬는데, 형제처럼 손잡고 어떻게 되는 것이냐 이렇게 생각합니다. 혼란입니다. 이게 뭘 줄 아십니까? 적응 위기입니다. Adaptation crisis입니다. 세계의 변화, 패러다임의 변화를 따라가지 못하는, 그런 사람이 그런 혼란에 빠집니다. 지금은 북한이 괴뢰가 아니라 협력자입니다. 손잡아야 사는 시대입니다. 보호주의 시대, 분열의 시대, 상극의 시대 그 괴를 타고 우리 6.25세대는 그 경험을 가지고 있습니다. 그것을 극복해야 합니다. 그것을 극복하는 사람만이 새 시대에 적응할 수 있는 사람이다, 그런 점에서 세계화 시대로 패러다임은 두 번째 변화됩니다.

세 번째 패러다임의 변화는 한국이 이제 개발도상국을 지나서 선진국으로 도약한다는 한국 발전 단계의 변화를 들 수 있습니다. 이와 같이 세계의 격동이 겹쳐서 나타나는 패러다임의 변화 그 와중에 우리들이 서 있습니다. 우리 도로가 그 중에 서 있습니다. 그렇다고 할 때 앞으로 다가올 21세기에 있어서 우리 나라의 도로는 어떻게 될 것이냐? 여러분께 세 가지만 집약해서 말씀드리겠습니다.

첫째, 도로산업은 사양산업이 아니라 영원한 성장산업이다 하는 것입니다. 여러분 수 백년 동안의 경제발전 과정을 역사적으로 살펴보면, 경제가 발전하면 할수록 사양화하는 산업이 있고 성장화하는 산업이 있고, 처음에는 성장하다가 사양화하는 산업이 있고, 처음에는 사양화하다가 성장하는 산업이 있습니다. 경제가 발전할수록 비중이 내려가는 것은 농업입니다. 서비스업은 경제가 발전할수록 비중이 높아집

니다. 서비스업은, 특히 기술 집약적 서비스업, 지식 집약적 서비스업은, 성장세입니다. 그러면 이차 산업은 어떻게 되느냐. 제조, 광업, 건설업, 교통업, 도로산업은 어떻게 되느냐. 제조업은 초기에는 성장산업이지만 후기에는 사양산업입니다. 이걸 아는 사람이 별로 없습니다. 중진국까지 제조업의 비중은 계속 커집니다. 그러나 일정 수준이 지나면 제조업의 비중은 계속 떨어집니다. 이미 미국이 그 단계에 들어갔고, 영국이 그렇고, 독일이 그렇고, 한국도 1988년을 고비로 해서 제조업의 비중은 계속 떨어지고 있습니다. 여러분은 잘 모르시겠지만 제조업은 88년 이후에 비중이 떨어지고 있습니다. 그 가운데에서 꾸준한 성장산업은 교통산업입니다. 특히 도로 교통산업은 지속적인 성장세입니다.

둘째, 21세기의 한국은 남북통일을 앞에 두고 있습니다. 통일에 대해서 어떻게 대비해야 할 것인가는 도로인 들이 저야 할 책임 중의 하나입니다. 북한의 지금 일인당 도로연장은 한국의 4분의 1밖에 안됩니다. 한국이 지금 88,000킬로미터인데 북한이 23,000킬로미터 밖에 안됩니다. 현재 북한의 경제력은 대충 한국의 8%입니다. 한국이 100이라고 하면 북한은 8입니다. 자동차 보유대수는 현재 북한이 27만대로 1,200만대를 보유한 한국의 2%밖에 안됩니다. 그러면 이와 같이 낙후된 북한의 도로교통을 어떻게 해야 될 것인가? 여기서 생각할 문제 중의 하나는 만일 북한이 근대화에 성공하지 않은 상태로 남북통일이 온다면 지금 있는 북한의 산업시설은 에너지 부족 때문에 그나마 가동되고 있지 않지만, 에너지가 공급된다 하

더라도 북한이 개방체제에 노출된다면 현재 북한에 있는 공장 가운데 계속 가동할 가치가 있는, 경쟁력 있는 산업은 하나도 없습니다. 그렇다고 할 때 북한에 있는 우리 나라 전체 국민의 절반을 차지하는 북한의 우리 동포들은 무엇을 먹고 살 것인가. 전부 한국으로 달려올 거 아닙니까. 이것은 하나의 재앙입니다. 그러기 때문에 북한의 요소 요소에 경쟁력 있는 산업을 우리가 만들어 줘야 되고, 그것이 한국의 책임이고, 그것을 만들자고 하면 앞서가야 하는 것이 에너지와 SOC입니다. 이런 점에서 북한의 엄청난 도로건설 시장은 우리 나라 건설업과 도로산업의 무한한 새로운 프론티어, 신경제를 말해주는 것입니다. 동시에 그만큼 민족적 사명감을 우리 도로인 들이 가져야 한다는 것을 말씀드립니다.

끝으로 21세기의 패러다임이 도로산업과 도로인 들이 자기변신을 해야 된다, 그건 바로 양의 시대에서 질의 시대로 변화를 선도해야 된 다라고 저는 여러분께 말씀드렸습니다. 지식사회로 이행하고, 세계화로 이행하고, 이제 선진화 단계로 들어가고, 이와 같은 상황에 우리 도로가 적응하려면 지금까지의 양 중심의 도로건설, 양 중심의 도로산업 만으로는 안 됩니다. 질 중심으로 바뀌어야 됩니다. 하드웨어적인 도로에서 소프트웨어적인 도로로 중심이 이동해야 됩니다. 도로를 건설하는 목적은 경제성장이나 산업성장으로부터 벗어나서 이제는 쾌적한 국민생활을 뒷받침하는 쪽으로 중심이 점점 바뀌어가야 됩니다. 그리고 도로는 건설 자체에 중심을 두기보다도 우리 나라의 종합적인 선진적인 도로문화를 세운다는 시각으로 바뀌

어야 될 것입니다.

이와 같이 우리가 도로의 질 시대를 열어 가는 데 있어서 도로건설보다도 도로의 선진문화를 정착시키는 종합적인 방향으로 중심을 바꿀 때에는 생활도로를 개척해야 할 것이며, 뒷골목이라든지 마을과 마을이라든지 농로를 만들어서 농로를 포장해야 되고, 이러한 생활도로 중심으로 우리 노력이 기울어져야 될 것이고, 도로의 안전, 교통사고의 문제, 이러한 문제에 대한 철저한 대비가 있어야 될 것이고, 기술 집약적, 지식 집약적인 도로체제 건설 및 유지체제가 정착이 되어야 될 것이고, 도로표지 문제, 장애인 편의시설 문제, 그리고 종합적인 교통질서 문제 등에 있어서 새로운 변혁이 뒤따라야 될 것입니다.

마지막 결론으로 여러분들에게 말씀드릴 것은 여러분 도로인 들은 그 동안의 양적인 도로 건설에 성공함으로써 40년 동안에 산업화를 선구해 가는 데 성공하여 한국의 의식주 문제를 해결하고 절대 빈곤문제를 해결하였다는 것입니다. 그런데 우리 나라의 앞으로의 과제는 의식주 문제에 있어서 쾌적한 선진생활이며, 선진국적인 쾌적한 생활을 이루는 과제를 안고 있는 것입니다. 이러한 21세기에 있어서, 소위 지식 중심시대를 맞이해서, 우리 도로인 들은 다시금 도로의 질 시대를 열음으로써 지식중심사의 선진화 시대도 여러분 도로인 들이 선도해 주시기를 바라면서 저의 오늘 기조강연을 마칩니다.