

‘교통개발연구원 설립’

-교통부 산하 국책연구소로-

신부용

1. 교통시스템연구실의 발전

‘교통시스템 연구실의 발족’에서 서술한 바와 같이 지역개발연구소가 국토개발연구원에 흡수 통합되는 바람에 우리나라에서 교통연구를 주로 하는 연구그룹은 그 명맥이 끊길 운명에 처해 있었다. 지역개발연구소에는 도시교통연구실, 지역교통연구실, 화물유통연구실과 정보자료실 등 교통에 관련된 네개의 연구실이 있었는데 이 연구실의 실장들은 모두 대학 등 다른 곳으로 직장을 잡았으며 국토개발원에는 아무도 가지 않았던 것이다. 이렇게 볼 때 전산개발센터의 교통시스템 연구실은 우리나라 교통연구의 명맥을 이은 연구실이라 보아도 무방할 것 같다. 이렇게 시작된 교통시스템연구실은 3년이 지난 1984년에는 연구원이 50명을 헤아렸고 세계 은행 차관 프로젝트인 5대 도시 교통개선사업이 성공적으로 수행되어 이들 도시로부터 후속사업을 수주하는 등 발전을 거듭하고 있었다.

지역개발연구소가 통폐합될 때 필자는, 교통연구의 전통이 끊겨 버리게 되어 우리나라 교통공학의 발전을 3년 뒤로 물려 놓았다고 통탄을 했었다. 국토개발원은 지역개발연구소를 흡수했기 때문에 자기네가 교통연구의 본산이라고 주장하였지만 내막으로는 교통연구실조차 만들지 않고 교통은 국토계획이나 도시계획의 일부로서 추진하면 된다고 생각했던 것이다. 당시 전산개발센터에서 교통시스템연구실을 시작하면서 나는 몇 안되는 연구원들에게 얘기 했었다.

3년만에 교통연구에 관한 한 그들을 따라 잡겠다고. 그 3년이 지났을 때 우리 연구팀은 우선 수적으로 그들의 교통팀을 압도할 수 있었으며 연구 프로젝트면에서도 비교가 되지 않게 되었다. 이렇게 해서 지역개발연구소가 와해되고 생긴 실망을 다소 진정시킬 수 있었다.

그러나 별도의 조직 없이 50명이나 되는 직원을 한 연구실에 포용하자니 운영상 여러 가지 문제가 노출되기 시작했다. 우선은 50여 명 중 정식발령을 받은 연구원은 두세 사람뿐이고, 정식발령은 T/O 관계상 못받았지만 성 소장님이 고안해낸 정식 대우 연구원(정부 T/O 안에는 들지 않았지만 정식 직원과 동일한 임용절차를 밟아 채용하고 대우도 똑같이 해 주는 직원)도 5,6인에 불과하였다. 나머지는 모두가 위촉직원이었다.

위촉직원의 월급은 모두 프로젝트에서 충당되기 때문에 프로젝트가 끝날 때마다 재계약을 해야만 했다. 모두가 프로젝트에 상관없이 신분이 보장되기를 원하게 마련이다.

또 수많은 직원의 인건비를 충당하기 위해서는 무슨 일이라도 수주해야 하는 압박감을 느껴야 했다. 연구소가 이렇게 일을 가려서 하지 못한다면 용역회사와 다를 것이 없게 된다.

이러한 어려움을 느끼고 있을 때 교통부에서 좋은 제안을 해 주었다. 우리 교통연구실을 독립된 연구원으로 발전시켜 보자는 것이었다. 이것이야말로 두 가지 문제를 동시에 풀어 주는 반가운 해결책이었다.

2. 독립된 연구소 설립계획의 태동

필자는 독립된 교통연구소로 두 가지 대안을 제시했다. 그 첫째 안은 시스템공학센터(이때는 전산개발센터의 이름이 이렇게 바뀌어져 있었다.)에 부설로, 혹은 KIST의 부설로 교통연구센터를 발족시키는 것이었고, 교통부 산하의 연구원으로 발족시키는 안이 두번째 대안이었다. 교통연구는 교통부와 관련된 것만 있는 것이 아니고 건설부, 치안본부(현재의 경찰청), 내무부 등 여러 부서와 관련되어 있기 때문에 필자는 교통부 산하로 되는 것보다는 KIST 내에 두는 것이 좋다고 주장하였다. 그러나 이렇게 되려면 KIST 본부와 과학기술처가 이 안을 적극 밀어 주어야 하는데 교통공학이라는 것이 순수 과학분야가 아닌지라, 필자로서는 이러한 기대를 할 수가 없었다. 결국 애석하지만 교통부 산하로 들어갈 수밖에 없다고 생각되었다.

3. 성 소장님의 양해

한 가지 고민은 이 일을 어떻게 성 소장님께 말씀드리느냐는 것이었다. 그렇게 교통공학의 중요성을 누구보다도 이해하시어서 잘 도와주시는 소장님께 어떻게 여기를 떠나겠다고 한단 말인가. 그러나 솔직한 심정에 교통연구체제가 시스템공학센터에 끝까지 속해 있을 수도 없는 것으로 판단되어 용기를 내서 소장님께 말씀드렸다. 소장님은 필자의 속을 다 들여다 보고 계시는지 적극 도와줄테니 마음 놓고 교통부로 가라는 것이었다. 그뿐 아니라 교통부와 협상을 하다가 성에 안차면 언제든지 그만두고 남아 있어도 좋으며 설사 교통부 산하로 간 후에라도 보따리를 싸 가지고 돌아오면 언제든지 다시 받아 주시겠다는 것이었다. 떠나려는 필자의 마음이나 보내는 성 소장님의 뜻이 팔 시집보내는 것과 어찌면 그렇게 똑같은지 모르겠다고 생각했던 것이 옳았던 것 같다.

4. 교통부와의 협상

교통부와의 협상은 쉬운 것이 아니었다.

처음 교통개발연구원을 만들자고 제안하고 이 안을 추진해 나간 사람들은 당시 육운국의 김창원 국장(현 교통부기획관리 실장), 그 밑에 도시교통과의 이현석 과장(현 교통부 정책조정 실장), 김세호 계장(현 청와대 교통담당 비서관) 및 이재림 씨(현 교통개발연구원 책임연구원)였다. 그러나 막상 연구원 발족을 위해 구체적인 사항에 들어갈 때에는 이 분들이 대부분 떠나고 새 담당자들이 왔을 뿐 아니라 현실적 문제를 결정해야 했기 때문에 기대했던 것보다 어려운 일이 많이 발생하였다. 한 가지 예만 들어 보면, 우리 위촉직원들은 정식직원으로 발령내리지 못하겠다는 것이었다. 그렇다면 우리가 교통부로 들어가는 이유가 없어지는 것이었다. 그래서 나는 그런 것은 말도 못 꺼내게 하여 결국 얻어냈지만, 다른 문제에 대해서는 실망한 것도 많았다. 그래서 나는 탄식조로 측근에게 이렇게 말했다. ‘내가 난 새끼 데리고 부자집 후처로 들어가는 기분이라고.’

결국 1986년 3월 1일부로 필자는 50여 직원과 함께 교통개발원으로 들어가 부원장이 되었

다. 당시 8년째 교통부 차관을 하고 계셨던 이응수 차관이 현직을 그만두면서 원장으로 오셨고 행정실장, 총무과장 등 행정요원으로는 현직, 혹은 퇴직교통부 직원이 충당되었다.

5. 에필로그

나는 부원장으로서 상당히 어려운 생활을 했다. 당시 시스템공학센터 ‘Home Coming모임’에서 이렇게 연설한 것이 기억난다.

“귀국 후 KIST 안에서만 살면서 저는 바깥 세상도 비슷하러니 생각했었고, 성 소장님만 모시고 생활하면서 상사들은 모두 소장님 같으려니 기대했었는데 막상 세상에 나가보니 판판이었습니다.”

우여곡절 끝에 나는 2년 후 원장이 되었고 원장 임기가 끝나 91년 6월에는 교통개발연구원을 나왔다. 나올 당시 연구원 직원은 위촉직원을 합하여 200명을 헤아렸다. 원장이임 인사를 할 때 눈물을 막을 수가 없었던 것은 막막했던 81년부터 한사람씩 만나 이루어진 50여 명의 가족과 헤어지는 것이 슬프기도 하였지만, 이 자리에 가장 옆에 두고 싶었던 백인현 연구원이 어려운 교통개발연구원 시집살이 중 교통사고로 가버리고 그 자리에 없었기 때문이다.