

한국의 산업화정책 추진과 철도를 통한 산업화

- 해방이후, 1980년대 중반까지를 중심으로 -

이 철 우(고려대학교 사회학과 연구교수)

| 요약 |

전쟁의 폐허와 정치사회적 혼란속에 정권을 장악한 3공화국 군통치세력들은 자신들의 정당성의 한계를 극복하기 위해 한국의 산업화에 총력을 기울였다. 이렇다할 부존자원과 자본도 없던 한국사회는 수차례에 걸친 경제개발계획에 의해 일상화되어 왔던 절대적 빈곤을 극복하였으며 국민들의 생활수준도 크게 향상되었다. 이 당시 한국사회는 경제발전을 위해 사회전체가 인적·물적으로 동원되는 상황이었다.

이러한 한 국가의 경제발전과 산업화를 가능하게 했던 것이 철도라는 매개체였다. 영국의 산업혁명기시 철도가 기여하였던 역할에서 보듯이, 철도는 한 국가의 중추적인 육상운송기관으로서 대량수송, 안정성, 정시성, 고속성이라는 장점을 바탕으로 산업발전에 기여하였다. 철도는 새로운 경제의 원동력으로 사람과 화물의 이동거리를 확장시켰으며, 농촌의 근대화 및 도시화를 촉진시켰으며, 기간산업의 발전과 자원개발을 촉진하였으며, 지역개발 및 국토를 종합적으로 개발하는데 커다란 기여를 하였다.

특히 한국의 철도는 경제도약단계인 1960년대부터 경제발전에 커다란 영향을 미쳤다. 연이은 경제개발 5개년계획이 추진되는 과정에서 철도는 산업의 대동맥으로 큰 기여를 하였다. 예컨대 철도는 강원도 지역

에 매장된 무연탄, 철광석, 텅스텐 등의 지하자원을 개발하는데 일조하여 산업발전의 초석을 이루었으며, 국민생활안정에 기여하였다. 또한 철도는 낙후된 지역을 개발하는데 박차를 가하였으며, 전국을 유기적으로 연결시킴으로써 물자교류 및 상권개발에 기여하였다. 또한 철도는 석유 화학공업단지, 섬유산업단지, 철강산업단지, 전자산업단지 등과 연결됨으로써 이 곳에서 생산된 수출제품의 원활한 수송에 기여하였다. 산업화 시기에 있어 경제적 도약을 위한 선행조건으로서의 역할을 수행한 철도는 한국의 경제발전과 사회개발의 견인차로서, 국가의 동맥으로써 지대한 역할을 수행하였다. 그러나 철도는 타운송기관의 발달과 고속도로의 개통으로 말미암아 그 중요성이 감소되기는 하였지만 여전히 중요한 교통기관으로 남아 경제를 발전시키는데 큰 기여를 하고 있다.

I. 서론

해방이후 한국사회는 격동의 소용돌이 속에 있었다. 전란의 후유증과 정치사회적 혼란속에 권력을 장악한 제3공화국 군통치세력들은 근대화에 대한 열망의지로 단기를 서기로 바꾸었다. 출발부터 태생적 한계를 갖고 있던 이들은 경제발전만이 자신들의 정당성을 확보할 수 있다는 맹목적 신념하에 조국근대화에 총력을 기울였다. 대다수 국민들도 빈곤이 일상화되던 삶으로부터 벗어나기 위하여 미래를 위해 현재의 힘든 고통을 참아내는 인내력, 근검절약을 통한 내핍생활, 가족을 위한 헌신, 잘 살아보자는 희생정신하에 근대화, 산업화를 갈망했다. 그 당시 한국사회는 경제성장을 위해 사회전체가 인적, 물적으로 동원되는 상황이었다.

정부주도로 1962년부터 경제개발계획을 착수한 이래 수차례에 걸쳐 산업화정책이 추진되었다. 이렇다할 부존자원과 자본도 없던 한국사회는 부족한 자본과 기술력을 해외로부터 도입하였으며, 국내에 풍부한 저임금 노동력을 바탕으로 수출을 통한 산업화를 추진하였다. 정부주도의 급속한 산업화전략과 대외지향적 개발전략에 힘입어 산업부문에 커다란 질적 변화를 가져왔다. 농어업분야에 종사하던 인구비율이 빠르게 감소된 대신 2, 3차산업에 종사하는 인구를 증가시켰다. 빈곤이 세습화되던 농촌사회였던 한국사회는 압축적 근대화를 통하여 공업중심의 산업사회로 변모되었다. 국민들의 생활수준도 크게 향상되었고, 인구가 도시로 집중되는 도시화가 급진전되었으며, 중산층이 두텁게 형성되는 등 사회구조적으로 전면적 변화가 있었다. 그러나 급속한 경제성장과정 이면에는 부작용도 많이 노정되었는데, 소득의 재분배를 적절하게 이루지 못함으로써 빈부격차, 불평등을 심화시켰으며, 노사 갈등, 가족해체 등과 같은 문제를 노정시켰다.

이 시기에 있어 한국의 산업화, 공업화, 경제발전, 도시화를 가능하게 했던 것이 철도라는 매개체였다. 국가의 동맥으로의 역할을 수행했던 철도는 국가의 중추적인 육상교통기관으로서 대량수송, 에너지 효율성, 안정성, 정시성, 고속성이라는 장점을 바탕으로 산업발전에 기여하였다. 철도라는 문명의 이기가 한국의 사회발전에 커다란 공헌을 하였던 것이다. 로스토우(Rostow)는 『경제성장의 제단계』라는 글에서 한 국가의 경제발전을 위해서는 철도와 같은 중요한 사회간접자본시설에 대한 투자가 근본적으로 선행되어야 한다¹⁾고 언급한 것처럼, 산

1) W. W. Rostow, *The Process of Economic Growth*(New York: W. W. Norton & Company, Inc., 1962), p. 270.

업화시기에 있어 철도는 한 국가의 산업화의 중요한 역할을 수행하였던 것이다.

철도는 새로운 경제성장의 동력으로 화물의 이동거리를 크게 확장시켰으며, 도시와 농촌지역을 연결시켜 농촌의 근대화, 도시화 촉진 및 공업발전을 가져 왔다. 그것은 기업투자를 자극하여 상권을 개발시키고 시장규모를 확대시켰으며, 산업도시를 형성하는데 기여하였다. 경제적 도약을 위한 선행조건으로서의 철도는 경제발전의 견인차로서 수출상품의 원활한 수송, 기간산업의 발전, 자원개발, 지역개발 및 국토를 종합적이고 효율적으로 개발하는데 커다란 기여를 하였다.

특히 한국의 철도는 경제도약단계인 1960년대부터 경제발전에서 커다란 영향을 미치면서 산업화에 기여하였다. 연이은 경제개발 5개년계획이 추진되는 과정에서 철도는 산업의 대동맥으로서, 견인차로서 국민경제의 성장동력으로서 지대한 역할을 수행하였다. 그러나 철도는 자동차시대의 도래와 함께 경인·경부·호남고속도로의 완공으로 말미암아 그 중요성이 감소되었지만 여전히 중요한 교통수단으로서 경제발전에서 크게 기여하고 있다.

본고는 한국의 산업화정책이 어떻게 추진되었으며, 그 결과 사회경제적으로 어떠한 영향을 미쳤는지 철도를 중심으로 이해하고자 한다. 철도가 한국의 산업화에 어떤 역할을 하였으며, 어떻게 접목되어 산업화에 기여했는지를 시기별로 고찰하고자 한다. 1장에서는 한국의 산업화정책추진과 철도가 산업화에 미친 영향력에 대해서 개괄하고자 하며, 2장에서는 산업화와 관련된 제 학자들의 논의 및 산업화와 철도의 역할에 대해서 이론적으로 고찰하고자 한다. 3장에서는 산업화정책을 추진하는데 있어 한국사회만이 갖는 특징 및 과정 등에 대해서, 4장에

서는 산업화시기에 있어 철도가 기여한 역할과 영향력에 대해서, 5장에서는 수차례에 걸친 경제개발 5개년계획 기간 중 철도건설을 통해서 산업화가 어떻게 추진되었는지 실증적 사례를 중심으로 언급하고자 하며, 6장에서는 본 논문의 전체내용을 요약하고 그 함의 등에 대해서 언급하고자 한다.

II. 이론적 논의

1. 산업화와 테크놀로지

산업화는 이전의 전통적 사회로부터 경제적으로 발전된 사회로 변화하는 과정을 의미한다. 즉 농업과 수공업 생산이 지배하던 사회가 공장제 생산이 주를 이루며 생산과 분배의 심오한 변화가 수반되는 산업사회로 변화되는 사회를 말한다. 이와같이 산업화는 동적인 개념으로써 정치적, 사회적 변동에 영향을 미치는 요인으로 작용한다.²⁾

산업화는 또한 기술발전을 의미하는 것으로 합리성, 노동분화, 표준화를 수반함과 동시에 대량생산과 대량소비, 복잡성, 도시화를 초래한다.³⁾ 따라서 산업화는 과학기술을 토대로 경제발전, 산업구조변화, 생활수준의 향상, 노동생산성 향상, 합리적 사고를 수반하는 발전지향적 개념으로 볼 수 있다. 이와같이 산업화는 사회전체적으로 구조적 변화

2) Maria Hirszowicz, *Industrial Sociology: An Introduction*(Martin Robertson & Company, Ltd., 1981), p. 6.

3) Ivar Berg, *Industrial Sociology*(Prentice-Hall, Inc., 1979), p. 10.

를 일으키는 것으로 산업화의 과정에는 과학기술이 선결요건이 된다. 즉 생산조직에서 과학기술의 체계적인 적용이 산업화의 본질을 이룸과 동시에 종착점을 이룬다.

산업화과정에 있어 과학기술의 발달은 사회발전에 중요한 동인으로 작용한다. 과학기술의 적용에 의해 근대화된 사회와 그렇지 않은 사회를 구분한 레비(Levy)는 사회가 근대화되면 될수록, 기계 즉 동력사용의 비중이 커짐으로써 생산력이 배가된다고 언급한다.⁴⁾⁵⁾ 근대화를 산업화의 일부이고 과정이라고 정의한 스멜서(Smelser)는 근대화를 경제발전과 밀접히 관련되는 것으로 언급한다.⁶⁾ 즉 그는 과학적 지식이나 기술적용으로 발전하는 사회는 인간 및 축력사용 대신 기계를 사용함으로써 집약노동을 통해 산업에서 발전하고 있는 사회로 정의한다.⁷⁾ 무어(Moore) 역시 산업화를 근대화와 밀접히 관련되는 것으로 보면서, 경제적 생산을 위해 기계 즉 동력의 힘을 광범위하게 사용하는 사회로서 모든 것은 조직, 수송, 통신 등 기계, 기술의 방법을 필요로 한다고 본다.⁸⁾ 특히 스멜서는 발전이 가속화되려면 개발초기단계에 철도와 같은 사회간접자본의 상당하고도 견실한 투자가 선행되어야 한다고 언급

4) R. P. Appelbaum, *Theories of social Change*, 김지화 역, 『사회변동의 이론』(한울, 1983), p. 40.

5) 그러면서 레비는 근대화를 관료제를 비롯한 사회조직이 전문화되고, 사회체계간의 상호의존성이 높으며, 중앙집중도가 비교적 높고, 도시와 농촌간의 상호의존적이며, 가족의 기능이 축소되며, 합리성, 보편주의를 특징으로 한다고 언급한다.

6) Nail J. Smelser, *Essays in Sociological Explanation*, 박영신 역, 『사회변동과 사회운동』(세경사, 1987), p. 146.

7) 스멜서는 근대화의 조건으로 광범위한 가치변동이 경제적 전환의 가장 근본적인 조건이 된다고 언급한다.

8) R. P. Appelbaum, 위의 책(1983), pp. 41-42.

한다.⁹⁾ 로스토우(Rostow) 역시 한 국가의 경제발전을 위해서는 기술문명의 총아인 철도와 같은 중요한 사회간접자본시설에 대한 투자가 근본적으로 선행되어야 한다고 언급한 바 있다.¹⁰⁾ 이와같이 경제발전의 기본전제가 되는 산업화는 기계기술의 적용에 의해서 시너지 효과를 발휘하는 것을 그 속성으로 한다.

한편 산업화는 인간들의 인성을 변화시켜 합리주의적이고 개인주의적 인간을 만드는 한편, 책임의식과 협동의식을 고취시킨다. 산업화는 또한 산업화가 진전됨에 따라서 사회적 이동의 기회를 더욱 증가시키기도 한다. 즉 산업화된 사회는 경제발전에 따라서 사회의 개방성을 증대시키고 사회이동을 원활하게 한다.¹¹⁾ 산업화는 또한 인간들의 신분상의 변화를 초래한다. 이전 사회처럼 개인의 출신배경에 의해 사회적 삶이 결정되는 즉 귀속적 요인이 아닌 개인의 능력과 노력에 따라 계급이나 신분상의 변화가 결정되는 성취적 사회로 이행하게 만든다. 특히 그러한 변화는 교육이라는 요인이 중요한 역할로 작용한다. 즉 교육이 산업화를 가속화시키는 주요한 추진력이 됨과 함께 교육수준이 높다는 것은 곧 산업화에 필수적인 고급노동력의 배출을 의미한다.¹²⁾ 그러나 산업화는 산업사회에 알맞도록 사회조직을 재편성시킴으로써 인간성을 점차 변질시키는 요인으로 작용하기도 한다.¹³⁾ 즉 산업화로 인해서

9) R. P. Appelbaum, 앞의 책(1983), p. 49.

10) Rostow, W. W. *op. cit.*, (1962), p. 270, p. 302.

11) 박현준, “한국에서의 산업화와 사회이동”, 『동향과 전망』, 봄여름 합본호(1999), p. 137

12) 오유석, “박정희식 근대화전략과 농촌새마을운동”, 『동향과 전망』, 겨울호(2002), p. 55; 이수자, “한국의 산업화와 유교적 가부장주의”, 『한·독사회과학논총』, 제7호(2000), p. 17.

13) 박순영, 『산업사회의 이데올로기』(학문과 사상사, 1980), p. 36.

사람들의 의식이 과학기술에 지배를 받음으로써 윤리의식을 상실시켜 비인간적인 모습을 드러내기도 한다.

지금까지의 논의를 고려해 볼 때, 산업화는 경제발전을 의미하는 것으로 기계 즉 동력사용과 같은 과학기술적용에 의해 복합적인 사회변동을 수반하는 것으로 볼 수 있다. 넓은 의미에서 산업화란 사회전반적으로 물질적 기반에 따른 구조적인 변화를 유발시켜 보다 향상된 생활조건을 조성해 가는 과정으로 이해할 수 있다. 즉 그것은 근대화가 보이는 특성들을 형성시킴으로써 근대화의 동인으로 작용하기도 하였다.¹⁴⁾ 그러나 근대화, 산업화는 개인주의, 물질주의적 가치관의 팽배, 사회조직의 관료제화, 사회관계를 도구화시킴으로써 인간들과의 관계를 소원화, 분절화, 균중 속의 고독을 심화시킨다. 또한 가족관계를 단순화시키고, 가족가치관의 변화를 가져와 세대간의 갈등, 부양문제 등을 유발시킨다. 그것은 또한 직업분화와 계층분화현상을 보편화시켜 이질성과 복잡성을 증가시킨다. 더 나아가 그것은 파행적이고 기형적 민주화, 정경유착에 따른 부정부패의 만연, 빈부격차의 극심화, 노사간의 갈등과 대립 뿐만 아니라 범죄, 실업, 환경오염과 같은 사회문제를 만연시키는 등 역기능을 유발시키기도 한다.

14) 많은 학자들이 산업화 개념에 대해서 나름대로 다양하게 언급하고 있는 바, 근대화, 경제발전, 공업화, 도시화 등으로 혼용해서 사용하고 있다. 따라서 본 고에서도 산업화개념을 이들 용어들을 아우를 수 있는 통합적 개념으로 보고자 한다. 대체로 산업화가 진행된 이후 나타나는 근대화는 관료제를 비롯한 사회조직이 전문화되고, 사회체계간의 상호의존성이 높으며, 중앙집중도가 비교적 높고, 도시와 농촌간의 상호의존적이며, 가족의 기능이 축소되며, 합리성, 보편주의를 특징으로 한다.

2. 산업화와 철도의 역할

산업화과정에 있어 기술의 발달은 한 나라의 성장에 중요한 역할을 수행한다. 그것은 한 국가의 가치창조, 가치증식, 가치배분에 중요한 요소로서 작용한다. 이와 같이 테크놀로지의 발달은 국가발전에 성장동력으로 작용할 뿐만 아니라 인간의 의식이나 사고의 합리성을 강화시키며, 생활양식의 변화를 가져온다. 근대의 총아로 등장했던 철도가 그러한 것이었다. 근대의 횡단을 가능하게 했던 철도는 석탄과 같은 동력자원의 힘으로 움직이는 기계기술문명의 집적체였다. 산업화의 시너지 효과는 철도라는 운송기관이 없었다면 거의 불가능했을 것이다. 그만큼 철도는 근대시기에 있어 가장 중요한 산업화의 기관차였다. 이런 맥락에서 통신수단의 발달과 같이 교통기관의 발달은 국가발전에 필수불가결한 요소로서 사회발전의 원동력이 됨과 동시에 인간생활의 질적 향상을 가져왔다.¹⁵⁾ 이와같이 교통기관의 발달은 한 국가발전의 토대를 마련할 뿐만 아니라 경제활동의 매개체로서 인간생활을 변혁시키는 중요한 동인으로 작용하였다.

철도가 발달하기 전, 『국부론』의 저자 아담 스미스(Smith)는 교통기관발달에 의한 수송력의 진보가 농공업의 생산력증대 및 상업발달, 시장확대를 가져와 국부를 증진시킨다고 언급했다. 또한 고전경제학자 리스트(List)는 교통의 발달이 생산력의 발달, 시장확대, 농공업의 균형 발달, 재화가격의 하락 및 사회적 교류 증대, 문화를 촉진시키는 수단이 된다고 언급했다. 로쇼와 크니스(Rocher & Knies) 역시 교통수단이

15) 강대기, 『현대도시론』(민음사, 1987), p. 107; 김한준 외, 『현대도시문제의 이해』(한길사, 1989), p. 40.

가치를 창출시키고 과학기술을 발달시키며 전국적 지역분업을 가능하게 만든다고 언급한다. 그것은 국민의 재산가치를 상승시키며, 토지사용가치를 증대시킴과 동시에 분업의 발달을 촉진시켜 생산력 발달의 조건이 되게 함은 물론 시장확대를 촉진시킨다고 언급했다. 교통을 최고로 중요시한 칼 마르크스(K. Marx) 역시 철도와 같은 교통수단의 발달이 생산물의 가치를 배가시키며, 농공업 생산방식의 혁명과 밀접히 관련 맺으며 사회구조의 근대화 및 세계시장발달에 커다란 영향을 미친다고 언급했다.¹⁶⁾

이와 같이 교통기관의 발달이 생산력의 증대, 분업발달, 농·공·상업의 발달을 촉진시킨 결과 국가의 부를 축적시켰으며 사회구조의 근대화를 가져왔음을 부인할 수 없다. 특히 산업화, 근대화시기에 있어 철도는 그 의미가 컸던 바, 문명의 이기로서 산업혁명의 총아역할을 수행하였다.¹⁷⁾ 19세기 기술혁신의 상징이었던 철도는 인간들로 하여금 시간과 공간을 지배하게 함으로서 사회구조의 변화를 가져 왔다.¹⁸⁾ 유지하다시피 산업혁명기시 영국은 산업화의 중추적인 역할을 수행했던 철도를 이용하여 물자보급조직의 확대를 가져와 일상의 소비재를 풍부히 공급함으로써 인간생활에 커다란 변혁을 가져왔다. 그것은 경제발전에 커다란 전기를 가져왔으며 비약적 성장을 이루는데 기여했다. 더 나아가 인간들로 하여금 합리적인 사고방식, 합리적인 사회조직의 기틀을 마련하는데 중심적인 역할을 수행하였다. 철도는 근대화시기에

16) 今野源八郎 編, 『交通經濟學』(靑林書院, 1962), pp. 38-50.

17) 이철우, “일본의 철도부설과 한국민족주의의 저항”. 『평화연구』, 제12권 2호(고려대학교 평화연구소, 2003), pp. 88-117.

18) Stephene E. Ambrose, *Nothing like it in the World*, 손원재 역, 『대륙횡단철도』(청아출판사, 2003), pp. 17-8.

있어 최초의 기간시설이자 사회간접자본으로써 국가의 부를 증대시키는데 견인차역할을 하였으며 산업발전에 지대한 영향을 미쳤던 것이다.¹⁹⁾ 이와같이 근대화시기에 있어 산업화의 기수역할을 수행했던 철도는 산업구조부문에서 전면적 개편을 불러 왔으며 지역경제발전과 도시발달을 촉진시키는데 획기적인 역할을 수행하였다. 따라서 세계 각국은 철도의 중요성을 간파하고 국가에 가장 긴요한 기간산업의 하나로 여기고 이 부문에 많은 투자를 하여 왔다. 철도가 산업화 시기에 있어 경제발전의 동력으로서, 사회의 공기로서 산업의 대동맥으로 중요한 역할을 수행하였음을 알 수 있다.

또한 철도는 경제발전을 위한 도약의 선행단계역할을 수행하였으며, 경제규모를 확대시키는데 선도적 역할을 수행하였다. 철도는 성장동력으로써 사람들을 실어 나르고, 인간들이 생산한 제품을 운송하고, 생산에 필요한 원료를 실어 나르는데 효율적인 수단이었다. 철도는 도시와 농촌을 연결시켜 농산물과 공산품을 원활하게 수송하는 역할을 담당하였다. 이와 같이 철도는 여객과 화물을 도시간, 지역간 수송을 독점하여 시장의 확대를 가져 왔으며, 경제활동인구의 원활한 이동을 가능케 함으로써 산업발전에 기여하였다.²⁰⁾ 또한 철도는 공업의 발전, 농촌근대화, 산업도시형성, 지역개발 및 분업촉진 등의 대변혁을 가능하게 하였으며, 경제발전의 필수적인 자원개발, 유통망 확장에 기여함으로써 산업진흥에 직접적인 영향을 주었다. 이와같이 철도는 전국적으로 격리되었던 지역을 유기적으로 연결시킴으로써 지역간 격차해소에도 기여하였으며 도시기능을 더욱 강화시켜 대도시로 성장하는데 기틀을 마

19) 홍갑선, 『철도산업론』(21세기한국연구재단, 1996), p. 47.

20) Andrew Murray, *Off the Rails*, 오건호 역, 『탈선』(이소출판사, 2003), p. 46.

련하였다. 이러한 모든 것들은 철도라는 매개체가 존재하였기 때문에 가능한 것이었다.

철도는 다른 교통수단보다 저렴하고 광역적 대량수송을 가능하게 함으로써 시장의 확대 및 시공간적 활동범위의 확대를 가져와 산업발전을 촉진시켰다.²¹⁾ 즉 철도는 광역성, 저렴성, 고속성, 안정성, 정시성면에서 탁월하였기 때문에 국가의 중추적인 운송기관으로써의 자리매김하여 왔다. 철도는 그 외에도 사회경제구조의 변동과 맞물려 많은 변화를 가져 왔으며 인간들의 삶의 질을 획기적으로 변화시켰다.²²⁾ 철도는 도시간 혹은 지역간의 사회적 교류 및 인적교류의 확대를 통하여 경제활동의 폭을 확장시켰으며 경제를 활성화시키는데 기여하였다. 철도는 모든 재화와 용역에 새 생명을 불어 넣어 생산과 소비를 진작시켰던 것이다. 철도는 사람과 상품을 일정한 시간에 목적지까지 이동거리를 확대시켜 유통범위의 확대 및 잠재적 수송수요를 유발시켰으며 신수요를 창출하였다. 철도는 물자의 원활한 공급을 가능하게 함으로써 인간들의 생활수준의 질적 향상을 가져 왔다.

철도는 또한 인간들에게 합리성과 효율성을 자극시켜 근대적인 사고를 고취시켰으며 생산성 증대에 기여하였다. 특히 철도는 시간의 중요성을 각성시켰으며 표만 사면 누구나 신분차별없이 목적지까지 도달할 수 있음으로서 평등사상을 심어 주기도 하였다.²³⁾ 실로 인간은 시간을

21) 서선덕, “한국철도의 르네상스를 꿈꾸는 이유”, 서선덕 외, 『한국철도의 르네상스를 꿈꾸며』(삼성경제연구소, 2001), pp. 20-230; 강 경우, “한국철도 르네상스의 판문, 화물운송”, 『한국철도의 르네상스를 꿈꾸며』, 서선덕 외, 앞의 책, p. 258.

22) 今野源八郎 編, 앞의 책(1962), pp. 38-50; W. Bernstein, *The Birth of Plenty*, 김현구 역, 『부의 탄생』(시아출판사, 2005), p. 259.

23) Stephen E. Ambrose, *op. cit.*(2003), p17; 原田勝正, , 앞의 책(1998); 박천홍,

지배함으로써 일상생활을 보다 짜임새 있게 구성할 수 있었으며 시간 앞에 평등한 존재가 되었던 것이다. 또한 철도는 부자들만의 전유물이었던 여행자체에 대한 성격과 개념을 변화시켰으며 현대의 생활을 혁명적으로 바꾸었다.²⁴⁾ 또한 철도는 활동수행상의 이동용이로 말미암아 대다수 인간들에게 문화생활의 향유를 보편화시켰으며, 질 높은 교육욕구의 충족 및 보다 나은 교육적 혜택을 보편화시키는데 기여하였다. 그러나 철도가 지나가지 않는 지역에서는 여전히 낙후된 지역으로 남게 함으로써 국토의 불균형적 발전 및 지역간 소득격차를 가져 왔으며, 상대적 박탈감, 고립, 소외감, 열등감을 심화시키기도 하였다. 최근 철도는 도로의 발달과 자동차의 급증으로 그 중요성이 퇴색하고 있다. 그렇기는 하지만 그 속성으로 말미암아 여전히 주요한 교통기관으로 남아 있다. 철도는 그 자체의 환경친화성, 에너지효율성, 토지 및 수송효율성 측면에서 도로운송보다 우수한 이점을 갖고 있기 때문에 그 중요성이 더욱 부각되고 있다.²⁵⁾ 즉 점점 증가되는 물동량의 증가로 말미암아 도로교통체증, 보상비의 급증에 따른 도로확장의 한계, 환경오염의 심화로 더욱 그 필요성이 부상되고 있다. 더 나아가 향후 지속적으로 증가할 교통수요의 처리와 지속가능한 사회발전을 위한 교통체계 구축에 필수적인 수단으로 재인식됨은 물론, 사회비용의 최소화라는 목적을 달성하기에 매우 유리한 조건을 구비하고 있음으로서 그 중요성이 다시 부각되고 있다.

『매혹의 질주, 근대의 횡단』(산치림, 2003), pp. 340-341.

24) W. Bernstein, *op. cit.*(2005), p. 259.

25) 이갑수, “한국철도와 사회경제”, 『한국철도의 르네상스를 꿈꾸며』, 서선덕 외, 앞의 책, p. 107.

Ⅲ. 한국의 근대화, 산업화

1. 산업화특징

개발도상국들은 근대화, 산업화를 국가정책의 최상의 목표로 삼고 빈곤으로부터 벗어나 복지사회의 건설을 근대화의 목표로 삼아 왔다. 그 동안 유교이데올로기에 의해 통합되어 왔던 전통지향적 한국사회가 근대화를 시작한 것은 1960년대였다. 한국근대화의 가장 큰 목표는 경제발전을 통하여 절대빈곤의 해소 및 생활수준의 향상이었다. 이러한 근대화성취과정에 대해서 다양한 논의가 있지만, 한국사회만이 갖고 있는 몇 가지 특징이 있다.

먼저 한국의 근대화를 촉진시킨 요인으로 인간관계의 위계화를 속성으로 하는 유교문화를 들 수 있다. 한국인들의 정체성 형성에 커다란 기여를 했던 유교는 한국인들의 관념속에 자리잡고 있는 추상적 관념이 아니라 일상속에서 끊임없이 반복되는 일상적 경험이다. 특히 유교이데올로기는 모든 국민들로 하여금 교육과 배움에 대한 열의와 투자를 불러 일으킴으로써 잘 훈련된 양질의 인적 자원을 배출하였다. 현실 지향적이며 성취지향적인 유교이데올로기가 한국인들의 마음속에 내재화시킨 배움에 대한 열망이 근대화의 필연성을 각성시킨 결과, 근대화를 촉진시키고 경제발전을 가져오게 하였다.²⁶⁾ 이미 한국사회는 근대화추진 이전부터 근대화에 토대가 되는 인적자원에 대한 교육투자가

26) Hung-Chao Tai, *Confucianism and Economic Development: An Oriental Alternative?* (The Washington Institute Press, 1989); 국민호, “동아시아 경제발전과 유교”. 『한국사회학』, 제31집 봄호(한국사회학회, 1997).

선행하고 있었음은 주지의 사실이다. 이는 교육과 경제발전간에 밀접한 상관관계가 있다는 근대화이론과 맥락을 같이 한다.²⁷⁾

한국의 근대화는 국민들 대다수가 잘 살아야겠다는, 반드시 성공하겠다는 정신자세에 기인한다. 그 동안 한국사회는 일제의 착취와 수탈, 핍박, 해방 후 어수선한 정국, 한국전쟁의 폐허속에서 어떠한 생존하겠다는 강한 삶에 대한 집착력이 근대화에 대한 열망을 자극한 결과, 굶주림이 일상화되어 왔던 한국사회의 비참한 현실을 극복하도록 자극하였다. 미래를 위해 현재의 힘든 고통을 참아내는 인내력과 근검절약하는 노동윤리규범, 형그리정신에 입각한 상승이동의 열망, 가족에 대한 헌신 등이 근대화에 대한 강한 동기를 부여한 결과 근대화를 촉진시키고 고도성장을 지향하게 만들었다.

한국사회는 1950년대 미국의 원조물자에 의해 생존하는 의존적 상황이었다. 인구는 많고 부존자원, 기술, 자본은 부족한 상태에서 근대화를 추진하기에는 역부족인 상황이었다. 이러한 상황을 완전히 전변시킨 것이 3공화국의 등장이었다. 3공화국의 군통치세력들은²⁸⁾ 정치적

27) 근대화이론에는 교육이 경제발전의 선행조건이 된다는 입장과 경제발전이 교육을 자극한다는 두가지 입장이 있으나, 어느 것이 우선인가는 좀 더 심도깊은 연구가 필요하다. 그러나 동아시아지역에서 한국을 비롯한 홍콩, 대만, 싱가포르의 경우에서 보듯이, 유교이데올로기가 강조하는 배움에 대한 열의 즉 교육을 통한 인적자원개발이 경제발전을 자극하고 촉진시켰다는 점에 대해서는 많은 학자들이 동의하고 있다 (Tai, 1989:19-26; Berger, 1983).

28) 군통치세력들은 자신들의 정당성에 대한 태생적 한계를 극복하기 위해 한국의 근대화에 지대한 관심을 가졌으며 경제발전을 지상목표로 삼았다. 물론 이 당시 지식인들이나 정치인들도 근대화에 대한 중요성을 깨닫고 있었으나, 이들에게서는 강한 추진력과 결집력이 부족했다. 이와 같이 근대화란 한 국가에 있어서 패러다임의 전환을 요구하는 바, 이들에게는 이에 대한 인식이 결핍된 상황이었다. 따라서 일본의 근대화에 자극을 받았고 일본군대에서 군생활을 체험한 3공화국 군핵심세력들은 자신

정당성의 부재를 경제성장으로 만회하려 하였다. 그들은 엄격한 군대 식 규율과 획일적 통제, 강력한 리더쉽과 추진력을 발휘하여 경제적 자립이라는 국가적 목표를 달성하기 위해 노력하였다. 그들은 국가주도의 경제성장정책하에 산업발전을 계획하고 재벌을 이용하여 그 계획을 추진해 나갔다. 그 결과 빈곤이 일상화되어 왔던 한국사회를 국제사회에서 모범적인 경제발전국가로 만들었다.

한국의 근대화, 산업화는 잘 훈련되고 유능한 관료들이 국가기구에 모여 급속히 산업발전을 계획하고 집행한 결과이기도 하다.²⁹⁾ 이들은 경제발전이라는 국가최고의 목표를 달성하기 위하여 상부의 명령에 일사분란하게 움직이며 효율적으로 산업화를 추진해 나갔다. 또한 이들은 풍부한 양질의 저렴한 노동력 및 성별 위계적 분업을 토대로 노동집약적 경공업을 육성하였으며, 방대한 외자와 내자를 동원하여 대기업을 육성하는 정책을 추진하였다. 그 결과 한국사회는 경공업제품위주의 수출주도형 성장전략이 어느 정도 성공함으로써 전형적인 농업사회로부터 근대적인 산업사회로 변화되었다.³⁰⁾

이와 같이 한국의 근대화, 산업화는 유교문화의 영향으로 대다수 국민들의 교육에 대한 열의, 경제발전을 이루고야 말겠다는 근혁명세력들의 강한 추진력, 잘 관리된 인재들의 빈곤탈피를 위한 경제발전전략

들에 대한 국민들의 비난과 부정, 모순을 극복하기 위한 일환으로 근대화라는 패러다임의 변화를 적극 수용하여 한국근대화를 추진하였다고 볼 수 있다.

- 29) 특히 많은 경제관료들이 미국에 가서 연수할 기회를 가졌는 바, 미국에서 받은 교육 경험이 한국의 경제발전에 기여했음을 무시할 수 없다.
- 30) 조순, “한국경제의 발전전략”. 『계간 사상』, 봄호(사회과학원, 나남출판, 1992), pp. 21-2; 이용주, “한국 산업화의 실체와 허상”, 『한국사회학』, 제32집, 가을호(1998), p. 565.

에 의해서 커다란 성과를 얻었다. 수차례에 걸친 정부주도의 경제개발 계획하에 수출주도형 산업정책의 추진결과, 빈곤에 허덕이던 한국사회를 물질적으로 안정된 고도성장사회로 변화시켰다.

그러나 한국의 근대화, 산업화는 성장지상주의에만 몰두한 나머지 분배악화를 비롯한 다양한 문제를 잉태시켰다. 경제성장우위의 일방적 정책으로 말미암아 정경유착에 따른 부정부패의 심화, 빈부격차의 심화, 노사갈등, 물질주의적 가치관의 팽배, 개인주의적 가치관 등을 확산시켰다. 그 결과 사회적 갈등과 불평등을 낳았으며, 상대적 박탈감을 불러 일으켰다. 또한 범죄, 환경오염, 가족해체 등 각종 사회문제를 만연시키는 역기능도 불러 왔다. 이와같이 한국의 근대화, 산업화는 경제발전, 사회발전이라는 거대한 목표를 달성하였지만, 그 이면에는 각종 사회문제의 만연 등 역기능으로 작용하였음을 부인할 수 없다. 아무튼 근대화, 산업화에 대한 긍정적·부정적 입장의 논의가 아직도 진행되고 있는 상황이지만, 경제성장의 대동맥으로서, 동력으로서, 견인차로서 의 매개역할을 수행했던 철도를 무시하고서는 한국의 산업화를 이해할 수 없다.

2. 경제발전과 산업화과정

조국근대화에 사활을 건 군통치세력이 중심이 된 3공화국정부는 경제개발계획하에 양질의 저임금 노동력을 바탕으로 경공업제품위주의 수출정책을 전개해 나갔다.³¹⁾ 경제개발계획이 후속적으로 시행된 70,

31) 당시 한국의 내수시장의 협소화는 우리기업들의 생존과 성장을 위한 대안으로써 세계시장을 향한 생산으로 눈을 돌리게 만든 구조적 제약요인으로 작용하였다. 미국의

80년대에 이르러서는 노동집약적 경공업위주의 수출정책과 중화학공업육성정책을 병행해 나가면서 경제발전을 추진해 나갔다. 이러한 정부주도의 강력한 경제개발정책은 한국의 근대화, 산업화에 커다란 성과를 가져왔다. 산업화추진 과정에서 외국자본을 적극적으로 유치하여 기간산업육성과 산업철도건설 등과 같은 사회간접자본시설이 확충되었다. 이에는 일본과 국교정상화를 통한 대일차관(대일청구권자금) 및 미국의 경제적 지원의 뒷받침이 있었다. 또한 60년대 말 베트남 참전 특수경기가 한국의 산업발전에 필요한 재원이 되었으며, 중동의 건설 붐에 따른 오일달러가 국가경제의 큰 활력소가 되었다. 이러한 토대위에 한국의 경제발전은 사회전체가 인적, 물적으로 동원되는 가운데 추진되었다.

〈표 1〉 산업별 고용구조의 변화

(단위: %)

구 분	1963년	1965년	1970년	1975년	1980년	1985년
1차 산업	63.1	58.6	50.4	45.9	34.0	24.9
2차 산업	8.7	10.3	14.3	19.1	22.6	24.4
3차 산업	28.3	31.0	35.2	35.0	43.4	50.6

* 통계청, 『경제활동인구연보』, 1972, 1985

한국의 경제발전에 있어서 특기할만한 것은 산업구조의 변화라고 할 수 있다. 도표에서 보듯이, 1960년대 초반까지만 해도 한국사회는 1차 산업, 3차산업, 2차산업이라는 전형적인 후진국의 산업구조형태를 보

원조감소 및 내자동원 가능성의 한계 및 외자도입과 천연자원부족은 외환수입의 확보를 위해서도 내수시장보다는 수출지향적 산업구조로 전환하게 만든 요인으로 작용하였다.

였다. 수차례에 걸친 경제개발계획하에 산업화가 지속되는 가운데 제1차 산업의 고용구조비율이 감소되었으며, 대신 고용창출효과가 큰 2차, 3차산업의 고용구조비율이 점차 증가하였다.³²⁾ 그 동안 농업구조중심의 산업구조가 근대화를 상징하는 공업, 서비스중심의 산업구조로 변화되었다. 경제성장의 바로미터라 할 수 있는 1인당 GNP도 1962년 83달러에서 1964년 194달러, 1970년 286달러, 1975년 594달러, 1980년 1,592달러, 1985년 2,194달러로 급격히 증가해 국민들의 생활수준도 크게 향상되었다.³³⁾

수출의 주력산업도 1960년대 경제개발시기에는 1차산품과 수입된 중간재를 단순가공조립하는 노동집약적 산업제품 등이 주종을 이루었는데, 주로 경공업위주의 제품으로서 면포, 견직물, 의류, 가발, 공예품, 합판, 박하늬, 사카린, 고무제품, 타이어, 철광석, 시멘트, 중석(텅스텐), 무연탄, 흑연 등이었다. 70년대에 이르러서는 수입된 부품을 조립하는 라디오 등의 전자제품, 의류, 신발 같은 노동집약적 부문의 수출이 급신장했으며, 중화학공업육성정책에 힘입어 선박, 철강, 석유화학 중간제품 같은 자본집약적 재화의 수출이 크게 증가하였다. 80년대에 들어와서는 자본집약적이고 기술집약적인 산업과 관련된 대규모 기초전자산업, 자동차산업, 기초화학 중간재산업에 투자 및 수출이 계속 증가했다.³⁴⁾

32) 즉 한 세대만에 농업사회에서 공업사회로 급격한 산업화과정을 경험하였는 바, 1960년 전체노동력의 78.9%인 672만명이었던 1차산업 종사자인 농민의 숫자가 불과 30년 후에는 19.3%인 338만명으로 줄어들었다. 박현준, “한국에서의 산업화와 사회이동,” 『동향과 전망』, 통권 제41호(1999, 봄여름 합본호), p. 138.

33) 통계청, 『한국경제지표』(1993).

34) 이 당시 정부는 1960년대부터 강조해 온 비료, 정유, 철강, 시멘트 등 전통적인 기

급격한 산업구조의 변화에 따른 수출주력산업의 질적인 변화는 1960년대부터 1980년대 이후까지도 지속되었는데 적어도 산업구조상에서 볼 때, 한국사회는 이미 1970년을 전후해서 농업사회가 공업사회로 이행되는 대폭적인 변화가 있었음을 의미한다. 급격한 산업구조의 변화는 직업구조상의 일대 변화를 가져왔음은 물론, 농촌인구를 도시로 이동하게 하는 급속한 도시화를 일으켰으며, 계층구조에도 커다란 변화를 가져오는 등 사회구조를 전면적으로 개편시켰다.

이와같이 60년대 초부터 시행한 대외지향적 경제개발정책은 철도라는 매개체를 통해 가능하였다. 즉 철도는 산업화의 기관차역할을 수행한 결과, 저수준에 머물러 있던 한국경제를 도약하는데 선행조건이 되었다. 산업의 대동맥이자 원동력역할을 수행했던 철도가 공업사회로의 이행을 촉진시키는 등 한국산업의 구조를 질적으로 변화시켰으며, 60

간산업의 테두리를 벗어나 좀 더 광범위하게 탈단순노동집약적 산업구조전환을 정책적으로 모색하였다. 1970년대 중반부터는 중화학공업육성이란 구호아래 각종 대규모 자본집약적이고 기술집약적인 산업에 투자를 전개하였다. 제2차 5개년 경제개발계획기간 중 1967년에 조선공업육성법, 1969년에 전자공업육성법, 1970년에 기계공업육성법, 석유화학공업육성법 등에 관한 법규가 마련되었다. 이러한 각종 공업육성과 관련된 산업정책은 1970년대 중반부터 본격적으로 이루어져 정부측의 중심인 수도권과 영남권을 중심으로 진행되었다. 즉 구미지역에 섬유산업단지조성과 전기전자제품을 위한 전자산업단지조성, 울산지역에 석유화학공업단지조성, 포항지역에 철강산업의 특화를 위한 산업기지조성, 창원지역에 조립고속기계업과 관련된 기계공업단지조성, 마산수출자유지역지정 등에 힘입어 섬유산업, 기초전자산업, 철강산업, 석유화학 중간제품 산업의 수출이 크게 증가하였다. 또한 태백시, 동해시, 그리고 삼척시와 같은 지역은 지하자원을 개발하기 위하여 특화산업단지화 하였으며, 충주지역은 석유화학단지로 특화시켰다. 정부의 이러한 산업단지조성은 대도시 주변지역으로 확대되는 철도교통망을 중심으로 전개되었다. 특히 경인·경부고속도로의 완성 등 사회간접자본의 확충 및 기간산업을 기반으로 수출산업에 박차를 가하였다(조순, 앞의 글, pp. 23; 한국도시연구소 편, 『한국도시론』(서울: 박영사, 1998), pp. 66-68, p. 73.

년대에는 경부축을 중심으로한 동남권지역개발을 용이하게 만들었다. 더 나아가 70, 80년대에는 철도의 신설, 복선화, 전철화 및 경부·호남 고속도로와 같은 교통망의 확충에 힘입어 경부선축을 중심으로한 지역의 발전이 가속화되었으며, 호남권지역 개발의 단초를 마련하였다. 이를 통해 산업공단조성, 생산력의 증대, 지역개발촉진, 도시발달, 유통망 확대 및 상권형성이 급속히 이루어졌다. 따라서 철도를 비롯한 교통망의 확장과 신설이 결국 산업화의 기틀을 마련하였으며, 궁극적으로 국민들의 의식구조 및 생활방식을 질적으로 변화시켰으며, 삶의 질을 향상시켰다.

IV. 한국의 철도건설과 산업화

산업화시기에 있어 경제발전에 결정적 역할을 수행했던 철도는 역시 한국경제발전에 기여한 바가 크다. 주지하다시피 한국의 철도는 일제에 의해서 부설되었는 바, 국내자원을 효율적으로 착취·수탈하고 대륙침략을 위한 병참선으로 활용되어 왔었다. 해방이후 한국철도는 남과 북으로 갈라지면서 한동안 침체상태에서 벗어나지 못했다.³⁵⁾

그 후 신탁통치를 맡은 미군정은 운수부 설치 및 사철철도의 국유화 등을 통해 정체상태에 있던 철도를 부흥시키고자 노력하였다. 그 당시

35) 해방당시 한국철도의 총연장길이는 6,362킬로미터였으며, 기관차가 1,166대, 객차 2,027대, 화차 15,352대, 정거장수는 762곳, 종사하는 인원만도 10만 명에 이르렀다. 남북의 철도가 단절된 후, 남한철도는 북한철도보다는 짧은 총연장 2,642킬로미터로서 국내정세의 혼란으로 철도는 침체상태에 있었다.

주 수송대상은 군수물자와 원조물자, 수입품, 식량 등으로서 대량수송과 광역운송의 이점을 가진 철도가 이용되었다. 이를 위해 우암선, 울산선, 김포선, 장생포선, 옥구선, 사천선, 영동선, 강경선, 충북선, 주인선 등이 건설되었다.

철도의 운영권이 1955년 한국정부로 인수된 후, 철도는 한국의 산업화에 본격적으로 활용되었다. 중추적인 육상교통수단으로서 철도는 한국경제발전의 초석이자 원동력 역할을 수행하기 시작하였다. 이러한 상황에서 3대산업선인 영암선과 함백선이 1953년, 문경선이 1955년에 재착공되어, 1955년에는 영암선과 문경선이, 1957년에는 함백선이 개통되어 석탄을 비롯한 각종 지하자원의 개발이 급진전되어 경제발전을 이루는데 기여하였다.³⁶⁾ 3대산업선인 산업철도의 부설은 국내석탄산업의 일대 변화를 몰고 왔으며 궁극적으로 경제발전의 견인차역할을 담당하였다.

특히 1963년 철도의 운영주체가 교통부에서 철도청으로 독립되면서 철도를 통한 산업화가 본격적으로 진행되었다. 1960년대와 1970년대를 걸쳐 잇달아 경제개발5개년계획이 추진되는 가운데 철도는 경제발전과 사회개발의 동맥으로 활용되었다. 정부는 자주경제의 기반을 구축하기 위해 전력, 석탄 등 에너지 공급원을 확보하고 기간산업을 육성하기 위해 철도를 적극적으로 활용하였다. 이 기간 동안 철도는 한국경제발전에 지대한 영향을 미치면서 산업화에 기여하였다. 한국의 철도가 기능을 가장 많이 발휘했던 때가 1960년대와 1970년대로서 경제발전을 통하여 국가부흥을 꾀하던 산업의 대동맥으로서의 역할을 충실히

36) 대한석탄공사, 『대한석탄공사 50년사(1950-2000)』(2001), p. 71.

수행했던 것이다. 철도야말로 산업화를 위한 사회간접자본으로서의 역할을 충실히 수행했다. 이와 아울러 도시화, 지역개발, 산업발전 및 국토의 균형적 발전을 촉진시킨 것도 철도였다.

철도를 통한 산업화가 급속히 진행되면서 철도건설도 본격화 되었다.³⁷⁾ 이 당시 철도건설을 경제개발계획시기별로 살펴보면, 제1차경제개발 5개년계획시기에는 경복선, 정선선, 경전선, 진삼선, 동해북부선, 망우선, 광주선, 북평선 부설 및 영동선의 복선화가 이루어졌으며, 제2차경제개발 5개년계획시기에는 태백선, 문경선의 연장부설, 광주공업단지선, 전주공업단지선, 포항종합제철선, 여천선 부설 및 중앙선의 복선화가 이루어졌다. 제3차경제개발 5개년계획시기에는 중앙선, 태백선, 경부선, 경인선의 복선전철화가 이루어졌다. 제4차경제개발 5개년계획시기에는 호남선, 충북선의 일부구간 복선화, 경부선 북복선화가 이루어졌다. 제5차경제개발 5개년계획시기에는 호남선 연장 및 복선화 등이 이루어졌다.³⁸⁾ 이를 토대로 60년대, 70년대 산업화가 급진전되었으며 지역개발과 산업발전, 균형적 국토개발이 가속화되었다.

이와같이 경제도약단계인 1960년대 초부터 시작된 경제개발5개년 계획이 추진되자 철도는 자립경제기반의 토대로서 경제발전과 사회개발의 동맥역할을 수행하기 위해 대규모 건설이 추진되었다.³⁹⁾ 특히 초기 정부주도의 경제개발을 추진할 당시 경부선과 경인선 철도가 없었다면 경제계획은 처음부터 불가능했을 만큼 철도는 한국의 산업화에

37) 해방 후 한국의 철도는 일제가 남긴 기존철도축을 간선망으로 하여 X자형으로 발달하였다. 따라서 한국의 철도는 기존축을 중심으로 복선화, 전철화가 이루어졌으며 지선들을 연장하거나 신설 등을 통하여 확대발전하였다.

38) 대한석탄공사, 앞의 책(2001).

39) 이갑수, 앞의 책(2001), p. 31.

결정적 역할을 수행하였다. 산업발전의 초석이자 견인차로서 철도는 산업물자의 원활한 수송, 수출입 물동량의 수송, 경제활동인구를 원활히 수송함으로써 국가경제발전에 한 몫을 담당하였던 것이다. 수송의 핵심역할을 담당했던 철도와 같은 교통기관이 없었다면 한국의 경제발전은 제한될 수 밖에 없었을 것이다. 그와 같은 철도의 경제발전기여가 그 후의 지속적 철도건설을 자극하고 산업화를 급진전시켰다.

철도수송이 산업발전에 기여한 바를 시기별로 여객수송⁴⁰⁾과 화물수송⁴¹⁾측면에서 살펴보면, 해방직후부터 1960년대까지는 철도가 모든 수송의 대동맥으로 전국화물수송의 80% 이상, 여객수송의 50% 정도를

40) 1948년 당시 철도를 이용한 여객수송실적은 6,113만명이었는데 1949년에 이르러서는 7,741만명으로 증가하였다. 그 원인은 1948년 8월 대한민국정부가 수립되고 정치·경제·사회적 안정에 따라 학생과 경제활동인구의 수가 증가했기 때문이다. 그러다가 1951년에는 전쟁으로 인한 철도시설의 파괴와 군사적 목적이용으로 2,407만명으로 급감되다가 전쟁이 끝난 후 1954년에는 다시 5,817만명으로 점차 증가하였다. 그러나 정치적 혼란 등의 이유로 1957년에는 5,343만명으로 감소하였다. 그 후 경제개발계획의 진행과 철도시설의 개선 등으로 여객이 계속 증가하기 시작하여 1969년에는 총 15,470만명으로 급증하였다. 이는 그 동안 철도시설의 꾸준한 개선과 아울러 디젤기관차의 도입으로 인한 시간단축 및 국민생활의 향상으로 관광객의 증가로 철도이용이 급증되었기 때문이다. 그러나 1969년 이후에는 고속도로의 개통과 자동차의 증가로 여객수송이 둔화되기 시작하여 1970년에는 13,125만명, 1971년에는 12,876만명으로 감소되어 하향추세가 계속되었다.

41) 1948년도의 화물수송실적은 512만톤, 1949년에는 642만톤이었는데, 1951년도에 이르러서는 군사물자, 수입품, 원조물자수송의 급증으로 1,302만톤, 1952년에는 1,345만톤으로 증가하다가 1954년도에는 전쟁후유증의 영향으로 927만톤으로 급감하였다. 그 후 정치·경제·사회적으로 안정됨에 따라 증가하다가 1958년도에 이르러서는 화물운송운임의 90%인상으로 급감되기 시작하였다. 그러나 경제개발계획이 시작된 1962년에 가서는 약 1,500만톤으로 다시 증가되기 시작하였으며, 1971년에는 3,196만톤으로 급증하였다. 이를 기점으로 그 후 철도에 의한 수송실적이 계속 둔화되기 시작했는데, 그 이유는 고속도로의 건설 및 완공, 대형화물차의 증가로 인한 공로수송의 발달, 항공수송의 발달에 기인한다.

분담하였다. 그러나 1970년 고속도로가 개통되고 자동차가 급격히 증가하자, 1970년대 중반에는 철도의 수송분담이 여객의 25%, 화물의 52%로 급감하였다. 1980년대에 이르러서는 고속도로와 국도가 급속도로 확장, 정비로 여객의 21%, 화물의 40%로 철도의 수송분담률이 더욱 떨어졌다.⁴²⁾ 그러니까 자동차가 증가하고 고속도로가 발달되기 전 70년대 초반까지만 해도 국내에서 생산된 물자의 보급과 수출을 위한 제품수송 및 인력수송에 철도가 중추적 역할을 수행하였다.

또한 철도수송이 산업발전에 기여한 바를 철도화물구성별로 살펴보면, 70년대 중반까지만 하더라도 철도화물의 주종을 이루고 있었던 것은 양곡, 석탄, 비료, 시멘트, 채소류 등이었다. 1차산업 위주로의 철도수송이 이루어진 이유는 경제건설과 도시화가 동시에 진행되었기 때문이다. 이 당시 정부는 물자의 수요폭증에 대응하여 원활한 철도수송을 위해 온갖 노력을 다하였다. 1970년대 중반이후에는 철도화물구성의 커다란 변화가 일어났다. 중화학공업이 발달함에 따라 공업제품의 수출이 증가하였고, 아파트 등의 보급으로 난방연료가 연탄에서 기름, 가스로 교체됨에 따라 양곡, 석탄, 채소류 등의 비중은 감소하고 유류, 시멘트 등의 비중이 증가했다. 1980년대 중반 이후에는 내수 및 수출과 관련하여 컨테이너수송 등이 활발하게 이루어졌다⁴³⁾.

42) 정재정, “한국의 철도역사”. 『한국철도의 르네상스를 꿈꾸며』, 서선덕 외, 앞의 책, p. 136.

43) 한국의 철도수송은 사회경제의 변화와 맞물려 많은 변화를 겪었다. 해방직후부터 1960년대까지는 철도가 모든 수송의 대동맥으로서 전국화물수송의 80%이상, 여객수송의 50%정도를 분담하였다. 그러나 1970년 경부고속도로가 개통된 이래 자동차가 급격히 증가하자, 1970년대 중반에는 철도의 수송분담이 여객의 25%, 화물의 52%로 감소하였으며 1980년대 중반에 이르러서는 여객의 21%, 화물의 40%로 철도의 수송분담률이 더욱 떨어졌다(정재정, 위의 글, p. 136).

이와같이 한국의 산업화를 촉진시키고 국가발전을 견인하는데 있어 철도의 역할은 지대한 것이었다. 또한 철도는 산업구조전반을 개편시키고 경제를 발전시키는데 중심적 역할을 수행하였던 것이다. 한국의 근대화, 산업화에 있어 철도는 자원개발, 산업발전, 지역발전, 도시화에 직접적인 영향을 주었으며, 도약을 위한 선행조건이 되었다. 그 만큼 철도가 한국의 경제발전에 기여한 역할은 지대하다고 하겠으며, 특히 1960년대 이래 한국사회를 농업사회에서 공업사회로 질적으로 변화시키는데 결정적 기여를 하였다. 그러나 1970년대 초부터 고속도로의 발달과 화물자동차의 증가로 그 중요성이 반감되기는 하였지만 여전히 경제발전에 기여한 바가 크며, 앞으로도 중요한 교통기관으로 존재할 것이다.

V. 철도를 통한 산업화, 경제발전

1. 해방후 - 1960년대초 복구기

정부수립 후 산업철도로 1949년에 처음으로 기공된, 영암선은 중앙선의 영주에서 철암까지의 86.4km로, 강원도지역에 상당량 매장된 무연탄(삼척탄전)을 비롯한 각종 지하자원의 개발 및 원활한 수송을 위해 부설되었다.⁴⁴⁾ 영월선의 연장으로 제천에서 분기되어 함백에 이르는

44) 영암선이 개통되기 전까지 장성, 도계탄광에서 생산되던 석탄을 묵호항을 거쳐 배로 서울까지 운반하는데 600시간이 소요되었는데, 영암선의 개통으로 철암역에서 청량리역까지 10시간으로 단축되었으며, 수송비용도 10분의 1로 절감되어 국민생

연장 60.7km의 함백선은 교통이 불편한 고지대에 위치하여 수면상대에 있던 영월탄전과 약 2억톤의 매장량으로 추정되는 함백탄전을 개발하기 위해 건설되었다.⁴⁵⁾ 3대산업선 중에 최초로 부설된 경북선의 점촌에서 가은까지 연결되는 연장 22.5km의 문경선은 동해중부선, 진삼선, 경전중부선을 중단시키면서까지 제1차철도건설계획에 의하여 부설된 것이었다. 문경선은 소백산맥지역의 무연탄을 비롯한 이 지역의 각종 지하자원을 개발하기 위해서, 또 문경지역의 시멘트공장, 석탄공장이 건설됨으로써 산업자원의 효율적 수송을 위해 산업선의 일환으로 건설되어 경제발전에 기여하였다.⁴⁶⁾ 한편 경제개발을 위한 각종 지하자원의 개발 및 산업의 동력자원으로 활용하기 위해 개발된 태백선도 이 당시 수송부진으로 연탄파동을 겪고 있는 도시지역의 난방을 위한 원료로 이용하기 위하여 채굴된 무연탄을 전국으로 원활하게 수송하여 국민생활의 안정과 산업발전에 기여하였다.

이 밖에도 1953년 11월부터 1958년 12월까지 진행된 충북선 복구 및 연장사업은 경부선과 중앙선을 동서로 연결시킴으로써 중부내륙지역을 전국의 육상교통체계속에 편입시키는데 크게 기여하였으며, 충청북도의 지역경제발전 특히 농업진흥에 크게 기여를 하였다. 주인선은 인천항에 발착하는 화물선적시간을 단축하는데 기여하였다. 1951-52년 부산, 울산지역에 건설된 우암선, 울산선, 장생포선은 전쟁기간 중 군용물자 수송을 위해 건설되었는데 이후 부산항의 물자수용능력을 확

활과 경제안정 및 산업발전의 전환점이 되기도 하였다. 『대한석탄공사50년, 1950-2000』(서울: 대한석탄공사, 2001); 정경호, 「한국의 철도교통에 대한 지리적 고찰」, 고려대학교 교육대학원석사논문(1974), p. 12.

45) 위의 글, p. 14.

46) 위의 글, p. 16.

장하는데 기여하였다. 1952년 9월에 착공되어 1953년 5월 준공된 사천선은 사천비행장의 군사수송을 원활히 하는데 주목적이 있었다. 1957년 5월 착공하여 1년여 만에 준공한 강경선 역시 연무대의 논산훈련소에 병력과 물자를 수송하는데 기여하였다.⁴⁷⁾ 이 당시에 건설되고 복구, 연장된 철도는 군용목적 뿐만 아니라 모두 경제부흥을 위한 주요 자원개발을 주 목적으로 하는 것이었으며, 결과적으로 경제개발5개년 계획이 시행되는데 있어 초석이 되었다.

한편 3대 산업선 이외에 UN군(미8군)이 주관하여 부설한 두개의 철도가 있다. 1950년 한국전쟁발발로 말미암아 철도의 운영권이 미군에 이양되고 전시운영체제로 전환되고 있는 상황에서, 미군은 군용화물을 수송하기 위하여 경인선의 소사에서 분기하여 김포비행장까지의 약 12km의 김포선을 1951년 완공하였으며, 군산선의 종점 군산에서 옥구까지 약 12km의 옥구선이 1953년 완공되었다.⁴⁸⁾ 특히 옥구선은 양곡을 군산항으로 운반하는데 기여하였다. 이러한 철도부설은 미군정의 철도부흥정책에 힘입은 것이었다. 또한 이 당시 미군(UN)은 한국 최초로 35량의 디젤기관차를 도입하여 철도근대화에 기여하였다. 미군에 의해 운영되던 철도가 1955년 6월 운영권이 한국정부로 인수된 후, 서울과 부산간 통일호 운행이 개시되었으며, 함백선 60.7킬로미터 전구간이 개통되었다.

이 시기에 철도정책은 화물 및 인력수송은 물론 미국의 한반도 주둔과 관련된 군사정책의 일환으로서 전개되었으며, 전후에는 미군으로부터 한국철도를 회수하여 국유화하고 복구 및 새로운 건설을 단행하여

47) 철도건설국 편, 『철도건설사』(교진사, 1969).

48) 정경호, 앞의 글, p. 16.

산업발전에 기여하였다. 특히 해방이후 철도시설물의 보강과 기술의 발전이 시작된 시기이며 동시에 전국화물수송의 80% 이상, 여객수송의 50% 이상을 차지한 것에서 보듯이 모든 수송의 대동맥으로 활용되던 시기였다. 1960년대에 들어서부터는 이를 발판으로 한국의 경제발전과 지역개발 및 자원확보를 위한 철도건설이 추진되어 철도를 통한 산업화가 적극적으로 전개되었다.

2. 제1차 경제개발 5개년계획 시기(1962-1966년)⁴⁹⁾

1962년부터 시작된 제1차 경제개발5개년계획 시기 정부의 정책목표는 사회경제적 악순환의 시정, 자립경제기반의 구축, 7.1%의 성장이었다. 경제정책과 관련하여 정부는 전력, 석탄, 정유 등 에너지 산업의 개발, 농업생산의 증대, 에너지 산업 등 기간산업의 확충과 사회간접자본의 확충, 유희자본의 활용, 수출증대를 통한 국제수지의 개선, 기술의 진흥을 계획하였다. 이 기간 동안 GNP의 연평균 성장률은 8.3%로 계획 착수연도인 1962년의 3.1%와 비교하면 놀라운 고도성장이었다. 이 당시 정부가 제시한 “증산, 수출, 건설”이라는 구호가 경제정책의 방향과 그 성격을 단적으로 말해주고 있다.

1차 경제개발5개년 계획기간은 철도건설이 가장 활발하게 이루어진 시기였다. 정부는 빈곤척결과 경제발전이라는 큰 목표하에 산업발전과 지역사회개발에 따라 격증하는 수송수요에 부응하기 위하여 획적인 철

49) 이하 철도를 통한 산업화와 관련된 내용들은 철도청, 『한국철도100년사』(1999), 철도건설국 편, 『철도건설사』(1969), 철도기술연구원, 『철도기술백서』(2003), 대한토목학회, 『대한토목학회지』(1996) 및 철도와 관련된 인터넷자료를 토대로 구성되었다.

도건설은 물론, 생산지에 이르기까지의 철도를 건설할 필요성이 증대되었기 때문이다. 이 기간동안 능의선(의정부-능곡, 31.8km), 영동선(북평-속초, 110.3km), 경인복선(영등포-동인천, 27.8km), 경북선(점촌-영주, 57.5km), 동해북부선(북평-속초, 110.3km), 망우선(망우-성북, 4.9km) 등 11개 노선 총 283.2km를 완성하였다. 이들 철도는 대부분 농수산물과 광산물을 원활하게 수송하고 고립되어 있던 영호남을 잇는 역할을 담당하였다. 능의선의 경우는 서울인구의 분산과 대도시 건설을 촉진시키고 관광객 유치를 목적으로 건설되었다. 경인선의 복선화는 우리나라 정치, 경제, 문화, 군사의 중심도시로서 폭증하는 인구를 분산시키고 경인공업지역의 발전에 대처하기 위한 것이었다. 경북선은 태백산지구 종합개발계획의 수송력을 향상시키기 위하여 건설되었는데 영남지방의 산업발전과 에너지자원의 확보, 생산력의 향상 및 기간산업을 확충하고자 하였으며, 삼척지구 무연탄과 동해지구의 수산물과 광산물을 수송하는데 우회수송의 불편을 덜어 주었다. 망우선은 청량리, 성북, 망우를 연결하여 무연탄의 수송효율을 높이는 기여하였으며, 중앙선의 수송화물을 직결시켜 산업발전에 기여하였다. 동해북부선은 태백산에 연한 동해안 일대의 풍부한 지하자원의 개발을 촉진시키는데 기여하였으며, 수산자원의 개발을 촉진하고 풍부한 임산자원의 활용 및 산업경제면에서 경제적인 수송을 도모하고 지역사회개발을 촉진하는데 기여하였다. 정선선 역시 함백 및 정선지역에 매장되어 있는 지하자원을 개발하는데 수송을 담당하기 위하여 건설되었으며 기간산업발전에 크게 공헌하였다.

그 외에도 남포선(남포-옥마, 4.5km)은 충남에 위치한 성주탄좌의 무연탄의 개발을 촉진하기 위하여 건설되었는데 군산의 화력발전소,

장항의 비료공장 등에 연료를 공급함으로써 산업발전에 기여하였다. 1964년 4월에 착공하여 이듬해 12월에 개통한 진삼선(사천-삼천포, 18.5km)은 남해안 지역의 교통난 해소 및 산업경제의 중심지로 발전시키기 위한 목적으로 건설되었으며 지역사회개발의 중요성차원에서 부설된 선이었다. 이 선은 부근 군소도서지방 어민들의 수산자원 개발에 박차를 가하였으며, 남해안의 수산자원의 수송과 인근도시와의 교통망을 연결함으로써 이후 남동임해공업지역의 발전에 이바지하였다. 경부선과 호남선 남단부를 연결하는 경전선(진주-순천, 80.5km)은 남해안 지역에 교통의 혜택을 줌과 동시에 인구, 경제, 문화면에서 영남과 호남, 두지방을 소통시켜 대횡단철도로서 산업과 경제를 균형있게 발전시키는데 기여하였다.

한편 1962년에 착수된 황지선(통리-심포리-백산-황지, 14.5km)은 산업의 원동력이 되고 자립경제건설의 기본요소가 되는 석탄을 증산개발하기 위한 것이었으며, 태백지구의 본격적 종합개발을 위해 건설되었다. 1965년 7월 기공식을 가진 광주선(광주-금지, 65km)은 호남지역의 개발은 물론 호남의 곡창지대와 영동의 공업지대를 연결하여 두 지역의 경제발전을 추진하고 국가전체의 경제발전에 기여하였다. 이 선은 또한 광주, 목포지구의 공업화와 당시 정부가 추진하고 있는 지리산지구 종합개발계획을 촉진시키는데 중추적 역할을 수행하였다. 1966년 12월에 시작되어 1967년 11월에 준공을 본 북평선(북평-목호), 북선공사를 한 영동선 역시 이 지역의 수산물, 광물수송을 원활하게 하기 위한 산업철도의 역할을 담당하였다. 특히 북평선은 동해공업지구를 발전시키는데 중요한 역할을 담당하였다.

3. 제2차 경제개발 5개년 계획시기(1967-1971년)

1차 경제개발계획을 성공적으로 마감한 정부는 2차 경제개발계획기조를 산업구조의 근대화, 자립경제확립의 촉진, 7.9%의 경제성장률로 잡았다. 이 시기 정부는 공업화를 본격적으로 추진하면서 농촌의 근대화에 주안점을 두었다. 구체적으로 식량의 자급자족, 철강, 기계, 화학 공업에 중점을 둔 공업화, 수출증진과 수입대체에 의한 국제수지개선, 고용증대와 인구증가의 억제, 국민소득의 향상, 기술수준과 생산의 향상 등이 목표였다. 이 기간에는 연평균 19.5%의 성장을 기록하여 국민 1인당 GNP는 1971년 2백66달러에 달하여 1966년 GNP의 두배를 넘었다. 수출에서도 1971년에 11억 3천만달러에 이르러 당초 계획의 두배를 상회하였다. 이 무렵의 구호는 근검, 절약, 저축이었다.

이 기간 동안 철도는 태백선(예미-정선, 41.6km), 문경선(점촌-문경, 22.3km) 등 13개 노선 총 228.1km가 연장·부설되었다. 이전 시기보다 긴 길이의 철도건설은 정부의 강력한 성장정책을 반영하고 있었다. 1967-1968년 착공해서 준공된 광주공업단지선, 전주공업단지선도 모두 정부의 경제개발계획 방침에 따른 두 지역의 공업단지조성과 직접적인 관련속에서 부설된 지역노선이었다. 광주공업단지선은 광주시를 공업도시로 발전시키기 위해 공업단지의 조성을 촉진하였으며 자동차공장을 비롯한 기타 중소기업진흥에 기여하였다. 전주공업단지선은 전주지역에 공업단지조성을 촉진시켰으며 각종 공장의 공업원료와 제품의 경제적 수송에 기여하였다.

포항종합제철선은 경제개발 5개년계획의 일환으로 연간 300만톤을 생산하는 포항종합제철소를 지원하기 위해 신설되었는데, 포항제철소

에 원자재를 공급하고 생산된 제품을 국내 및 해외에 공급하기 위한 수송선으로 활용하기 위해 단일 목적하에 건설되었다. 또한 여수항을 중심으로 한 대규모 임해공업단지가 건설됨에 따라 이를 지원하기 위해 건설된 여천선은 특히 1973년 10월 호남종합화학기지가 조성되어 국제규모의 석유화학공장을 완공함으로써 세계급지의 석유화학공업임해단지로 개발하는데 큰 기여를 하였으며 농산물 가공공장, 시멘트공장 등 호남지역의 공업발전을 촉진시키는데 기여하였다. 또한 호남선의 일부구간 복선화가 추진되었는데 영산강과 동진강 지역의 개발을 촉진하고 호남지방일대의 공업단지를 조성하는데 기여하였다. 중앙선의 복선화도 추진되었는데 무연탄, 시멘트를 비롯한 각종 지하자원을 개발하여 산업자원의 수요공급을 충족시키는데 기여하였다.

4. 제3차 경제개발 5개년계획시기(1972-1976년)

정부는 10년간의 경제정책성과를 바탕으로 제3차 경제개발 5개년계획기조를 보다 상향조정하였다. 구체적으로 ① 성장, 안정화, 균형의 조화, ② 자립적 경제구조의 실현, ③ 국토종합개발과 지역개발의 균형, ④ 8.6%의 경제성장률 등이었다. 이에 따라 정부의 경제정책은 중화학공업의 건설, 농어촌의 근대화, 수출증대에 의한 국제수지의 개선을 목표로 삼았다. 이 시기 정부의 경제정책은 두차례의 경제계획을 성공적으로 수행한 성과와 경험을 바탕으로 보다 적극적으로 전개되었다. 특히 1973년 석유파동으로 세계적 불황이 불어 닥쳐 모든 선진국들이 마이너스성장을 기록할 당시에 한국은 1974년 8.7%, 1975년 8.3%, 1976년 15.2%의 성장을 기록하였다. 또 1인당 GNP는 1976년에

6백 98달러로 1971년의 2.6배로 늘어났다. 수출은 1976년에 78억달러로 계획당시의 2.2배가 되었다.

이 시기 철도는 중앙선(청량리-제천, 155.2km), 태백선(제천-고한, 80.1km), 경부선(서울-수원, 41.5km) 및 경인선(서울-인천, 38.9km)의 복선전철화, 영동선(고한-동해, 85.5km, 산업선 전철화) 등 14개 노선 총 449.2km가 부설되었다. 부설길이는 이전 시기에 비해 두배나 증가한 것으로 이는 모두 정부의 수출공업육성을 위한 자원수송 및 공단조성과 밀접한 연관을 가졌다. 특히 풍부한 노동력과 시장을 끼고 있는 경인선의 복선화 작업은 자립경제체제확립과 경제개발을 집중적으로 추진하기 위한 목적으로 추진되었는데 수도권일대를 산업단지화하는데 기여하였다. 즉 서울과 인천사이를 연결함으로써 경인지역일대를 공업지대로 급성장시키는데 기여하였다.

5. 제4차 경제개발 5개년계획시기(1977-1981년)

정부는 당시까지 이룩한 성장의 결과를 분배, 균형으로 연결시키지 않고 성장우선정책을 지속하였다. 제4차 경제개발 5개년계획기간 동안에 정부가 제시한 정책기조는 ① 자력성장구조의 실현, ② 사회개발을 통한 형평촉진, ③ 기술혁신과 능률향상, ④ 9.2%의 성장률 등이었다. 이 가운데 경제의 자립화와 산업구조의 중화학공업으로의 재편이 주요 점이었다. 그러나 박정희대통령의 사망, 제2차 석유파동(1980-81년) 등으로 1980년 최초로 마이너스 6.2% 성장을 기록했다.

이 시기 철도는 노선확충만이 아니라 기존노선의 복선화 등 철도체계의 효율화가 추진되었다. 이 때 부설된 철도는 호남선 복선(천안-대

진, 88.6km), 충북선 복선(조치원-봉양, 113.2km), 경부선 북복선(영등포-수원, 32.2km) 등 8개 노선 총 291.9km가 부설되었다. 1975년 착공해 1980년 10월 완공된 충북선의 복선화는 수송능력의 획기적 증대를 가져 왔으며, 충주지역의 공업발전 및 충청북도의 지역경제발전에 큰 도움이 되었다. 1978년 호남선의 천안과 대전의 복선화에 이어 대전과 이리사이를 복선화한 정부는 이어서 이리-송정리 사이 101.2km의 복선화를 시작하여 1988년 9월에 완료하여 호남지역의 산업발전에 기여하였다. 이와 함께 정부는 경부선의 북복선화를 시작함으로써 철도운행 및 수송능력을 향상시켜 해당지역 및 전국차원의 경부선축을 중심으로 한 산업발전과 균형적 경제발전을 추진하였다.

6. 제5차 경제사회개발 5개년계획기간(1982년 이후)

제5공화국이 등장한 이후에도 경제정책의 기초는 근본적인 변화는 없었다. 정부는 제5차 경제사회개발 5개년계획의 목표를 ① 경제안정 기조와 자력성장기반의 구축, ② 기술혁신, ③ 국민생활의 질적개선, ④ 정부기능의 혁신, ⑤ 7.5%의 성장률(결과 8.6%) 등으로 제시하였다. 정부는 국제수지의 호전에 힘입어 물가를 한자리로 안정시키고 비교우위의 산업을 육성하는데 역점을 두었다.

이 시기 철도는 호남선 복선(이리-정주, 43.9km) 등 9개 노선 총 64.9km 길이가 부설되어 이전 시기에 비해 노선길이와 사업수에서 축소되었다. 이러한 이유는 철도확충이 포화상태에 이르렀으며 철도가 경제성장을 위해 건설보다는 효율적 이용단계에 들어섰음을 의미한다. 이후 철도건설은 다양화되었는 바, 복선화, 전철화 등 노선체계의 개선

과 다양한 철도개발을 전개하였다. 광양제철선(천원-장성, 29.3km), 중앙선(영주-단성, 35.0km, 전철화) 등 7개 노선 총 157.7km가 부설되었다. 특히 광양제철선이 조사설계후로부터 3년 9개월만인 1987년 9월에 준공되어 광양제철소의 원자재 및 생산품 수송의 원활화는 물론 지역산업기초개발을 촉진하는 매개역할을 수행하였다.

VI. 요약 및 함의

전쟁의 폐허와 어수선한 정치사회적 상황속에서 부존자원과 자본도 없이 등장한 3공화국 군통치세력은 정치적 정당성의 부재를 경제성장으로 만회하려고 하였다. 이들은 강력한 리더십과 추진력을 바탕으로 실력있는 관료들을 등에 업고 압축적 산업화에 매진했다. 물론 이에 미래를 위해 현재의 고통을 감내하고 근검절약하는 잘 훈련된 저렴한 인적자원이 수출지향적 산업화에 힘을 보탰다. 이 당시 한국의 산업화는 옳고 그름을 떠나 피할 수 없는 운명과 같은 것이었다. 그 결과 한국은 빈한한 농촌사회에서 어느 정도 성공한 공업사회로 전환되었으며, 전국민이 1차산업에 종사하는 전근대적 산업구조에서 고용창출효과가 큰 2, 3차산업의 비중이 확대되는 산업구조로 변화되었다. 이러한 변화를 가능하게 했던 요인은 정부주도에 의한 강력한 산업화정책과 수차례에 걸친 경제개발계획의 결과였다. 그러나 압축적 산업화는 한국사회의 경제발전에 커다란 기여를 하였지만 많은 문제를 파생시키기도 하였다.

한국사회에 있어 산업화, 공업화, 경제발전, 도시화를 가능하게 했던

것이 철도라는 매개체였다. 국가의 대동맥으로써 역할을 수행한 철도는 한 국가의 중추적인 육상교통기관으로 대량수송, 에너지 효율성, 안정성, 정시성, 고속성이라는 장점을 바탕으로 산업발전에 기여하였다. 철도는 새로운 경제의 원동력으로 사람과 화물의 이동거리를 크게 확장시켰으며, 도시와 농업지역을 연결시켜 농촌의 근대화, 도시화 촉진 및 공업발전을 가져 왔으며, 기업투자를 자극하여 상권개발과 시장규모를 확대시켰으며, 산업도시를 형성시키는데 기여하였다. 경제적 도약을 위한 선행조건으로서의 철도는 경제발전의 견인차로서 수출상품의 원활한 수송, 기간산업의 발전, 자원개발촉진, 지역개발촉진, 국토를 종합적이고 효율적으로 개발하는데 커다란 기여를 하였다.

경제개발계획이 시작되기 전, 한국의 철도는 해방 및 6·25전쟁으로 운행이 마비된 상황에서 미군정으로부터 철도행정을 인수받은 한국 정부는 비정상적으로 운영되어 왔던 3대산업선인 영암선, 함백선, 문경선을 재착공하여 지하자원의 개발 및 경제발전을 이룩하는데 긴요한 수단으로 활용하였으며, 국민경제생활의 안정과 산업발전의 전환점이 되었다. 1960년대에 들어와서는 이를 발판으로 한국의 경제발전과 지역개발, 자원확보를 위하여 철도를 통한 산업화가 본격적으로 추진되었다. 연이은 경제개발 5개년계획이 추진되는 과정에서 철도는 경제발전과 사회개발의 대동맥으로 태어났다. 즉 철도를 통한 산업화가 급속히 진행되면서 철도건설도 본격화 되었다. 이 당시 철도건설을 경제개발계획시기별로 살펴보면, 제1차경제개발 5개년계획시기에는 경북선, 정선선, 경전선, 진삼선, 동해북부선, 망우선, 광주선, 북평선 부설 및 영동선의 복선화가 이루어졌으며, 제2차경제개발 5개년계획시기에는 태백선, 문경선의 연장부설, 광주공업단지선, 전주공업단지선, 포항중

합계철선, 여천선 부설 및 중앙선의 복선화가 이루어졌다. 제3차경제개발 5개년계획시기에는 중앙선, 태백선, 경부선, 경인선의 복선전철화가 이루어졌으며, 제4차경제개발 5개년계획시기에는 호남선, 충북선의 일부구간 복선화, 경부선 복복선화가 이루어졌다. 제5차경제개발 5개년계획시기에는 호남선 연장 및 복선화 등이 이루어졌다.

이를 토대로 60년대, 70년대 산업화가 급진전되었던 바, 자원개발촉진, 지역개발과 산업발전촉진, 균형적 국토개발이 가속화되었다. 이와 같이 한국사회에 있어 철도가 산업화에 미친 영향력은 지대한 것이었다. 그 전성기는 산업화가 시작되던 1960년대부터 1970년대로서, 철도를 통하여 한국의 연평균 경제성장률이 급신장되었으며, 산업구조도 질적으로 변화되었고, 국민소득도 괄목할만하게 급증되었다. 그러나 70년대에 진입하면서 자동차가 급증하고 고속도로가 완공됨으로써 산업화의 동력으로서의 역할이 퇴색하였다.

철도가 그동안 한국의 산업화에 미친 영향력을 감안한다면 그 이후의 영향력은 상대적으로 감소되긴 하였으나 여전히 중요한 교통수단으로 남아 경제를 발전시키는데 크게 기여하고 있음은 명백하다. 그 동안 철도가 산업화에 긍정적 역할을 수행하는 이면에는 여러 가지 문제점들을 야기시키기도 하였다. 철도로부터 소외된 지역에서는 여전히 낙후된 지역으로 잔류케 함으로써 국토의 불균형적 발전 및 지역간 소득 격차를 심화시켰으며, 교육·문화적 혜택을 용이하지 않게 함으로써 상대적 박탈감, 고립, 소외감, 열등감 등을 심화시키기도 하였다. 특히 산업화 초기, 복선화가 조기에 이루어진 경부선축 지역만이 편중개발됨으로써 국민소득의 격차 및 영·호남간 지역감정을 부추기는 요인으로 작용하기도 하였다.

아무튼 근대화, 산업화시기에 있어 산업화의 대동맥으로서, 기관차로서의 역할을 수행했던 철도는 앞으로 한반도가 동북아지역의 물류중심지로서의 역할이 기대되는 바, 머지않아 남북의 철도가 연결되어 시베리아횡단철도와 연계되었을 때, 그 동안 저렴성, 정시성, 안전성 등으로 한계에 봉착했던 해상운송의 단점을 보완하는 한편, 국민경제에 미치는 실익과 경제난에 허덕이는 북한사회에 경제적 이익을 가져다 줄 것으로 전망된다. 그것은 궁극적으로 남북한간의 통합, 통일을 앞당기는 작업이라 할 수 있다. 그러나 본 고가 아쉽게 생각하는 점은 철도가 근대화, 산업화에 미친 경제적 측면에만 초점을 맞춰 언급하였다는 것이다. 따라서 본 연구의 후속연구를 위한 제언으로 철도가 다양한 일상생활에 미친 영향력에 대한 연구도 가치있는 작업이라고 생각한다.*

〈참고문헌〉

- 강경우, “한국철도 르네상스의 관문, 화물운송”, 『한국철도의 르네상스를 꿈꾸며』, 서선덕 외, 삼성경제연구소, 2001.
- 강대기, 『현대도시론』(민음사, 1987).
- 국민호, “동아시아 경제발전과 유교”, 『한국사회학』, 제31집 봄호, 한국사회학회, 1997.
- 권태준, “국토의 산업공간화와 삶의 세계의 변질”, 『계간 사상』, 봄호, 사회과학원(나남출판, 1992).
- 김선명, “한국 발전국가시기(1960-1979) 산업화의 정치경제”, 『연대사회과학연구』, 제6권, 2000.
- 김준, “신화를 깨트리기 - 동아시아 산업화·민주화에 대한 비교역사적 연구”, 『동아시아의 산업화와 민주화』, 신광영역(문학과 지성사, 1999).
- 김한준 외, 『현대도시문제의 이해』(한길사, 1989).
- 대한석탄공사, 『대한석탄공사 50년사(1950-2000)』, 2001.
- 박순영, 『산업사회의 이데올로기』(학문과 사상사, 1980).
- 박재규, “한국경제발전과 국가의 역할변화”, 『한국사회학』, 제32집, 가을호, 한국사회학회, 1998.
- 박천홍, 『매혹의 질주, 근대의 횡단』, 산처럼, 2003.
- 박현준, “한국에서의 산업화와 사회이동”, 『동향과 전망』, 봄여름 합본호(통권 제41호), 1999.
- 서선덕, “한국철도의 르네상스를 꿈꾸는 이유”, 서선덕 외, 『한국철도의 르네상스를 꿈꾸며』(삼성경제연구소, 2001).
- 아세아문제연구소 사회조사실, 『변동하는 남북한 사회』, 고려대학교출판부, 1974.
- 오갑환, 『사회의 구조와 변동』(박영사, 1996).
- 오유석, “박정희식 근대화전략과 농촌새마을운동”, 『동향과 전망』, 겨울호(제55호), 2002.
- 이갑수, “한국철도와 사회경제”, 『한국철도의 르네상스를 꿈꾸며』, 서선덕 외,

- 삼성경제연구소, 2001.
- 이복수, “근대화의 구조적 충격에 대한 사회학적 함의”, 『한국사회의 성격과 전망』, 홍승직 편, 고려대학교 아세아문제연구소, 1987.
- 이수자, “한국의 산업화와 유교적 가부장주의”, 『한·독사회과학논총』, 제7호, 2000.
- 이승환, 『유교담론의 지형학』, (푸른숲, 2004).
- 이영환 편, 『한국시민사회의 변동과 사회문제』(나눔의 집, 2001).
- 이용주, “한국 산업화의 실체와 허상”, 『한국사회학』, 제32집, 가을호, 한국사회학회, 1998.
- 이재명, 「철도가 한국근대화에 미친 영향에 관한 연구」, 단국대학교 행정대학원 석사논문, 1994.
- 이종오, “60-70년대 공업화과정에서의 사회구조의 변화와 사회운동”, 『한국사회학』, 제19집, 겨울호, 한국사회학회, 1985.
- 이철우, “일본의 철도부설과 한국민족주의의 저항”, 『평화연구』, 제12권 2호, 고려대학교 평화연구소, 2004.
- 정경호, 「한국의 철도교통에 대한 지리적 고찰」, 고려대학교 교육대학원석사논문, 1974.
- 정재정, “한국의 철도역사”, 『한국철도의 르네상스를 꿈꾸며』, 서선덕 외, 삼성경제연구소, 2001.
- 조순, “한국경제의 발전전략”, 『계간 사상』, 봄호, 사회과학원, 나남출판, 1992.
- 철도건설국 편, 『철도건설사』(교진사, 1969).
- 철도기술연구원, 『철도기술백서』, 2003.
- 철도청, 『한국철도100년사』, 1999.
- 통계청, 『경제활동인구연보』, 1972, 1985, 1990.
- 통계청, 『한국경제지표』, 1993.
- 한국도시연구소 편, 『한국도시론』(박영사, 1998).
- 한국은행, 『한국의 국민소득』, 1982.
- 한상진, “광복50주년의 한국사회”, 『계간 사상』, 여름호(나남출판, 1995).

- 한완상 편, 『한국사회학』(민음사, 1996).
- 홍갑선, 『철도산업론』(21세기한국연구재단, 1996).
- 홍두승 편, 『한국사회 50년』(서울대학교출판부, 1997).
- 홍승직, “근대화의 구조적 충격에 대한 사회학적 함의”, 『한국사회의 성격과 전망』, 홍승직 편, 고려대학교 아시아문제연구소, 1987.
- Ambrose, Stephene E., *Nothing like it in the World*, 2000.(손원재 역, 『대륙횡단철도』, 청아출판사)
- Appelbaum, R. P., *Theories of social Change*, 1983.(김지화 역, 『사회변동의 이론』, 한울).
- Berg, Ivar, *Industrial Sociology*. Prentice-Hall, Inc., 1979.
- Berger, Peter L., “Secularity: East and West” in Cultural Identity and Modernization in Asian Countires: Proceedings of Kokugakuin University Centennial Symposium, Tokyo: Institute for Japanese Culture and Classics, Kokugakuin Univ, 1983.
- Bernstein, W., *The Birth of Plenty*, 2005.(김현구 역, 『부의 탄생』, 시아출판사)
- Harrison, David, *The Sociology of Modernization and Development*, 1988.(양춘 역, 『사회변동론』, 나남출판)
- Hirszowicz, Maria, *Industiral Sociology: An Introduction*, Martin Robertson & Company Ltd., 1981
- Hoselitz, B. F., *Sociological Aspects of Economic Growth*, New York: Free Press, 1960.
- Jary, David & Jary, Julia, *Collins Dictionary of Socilogy*, Harper Collins Publishers, 1991.
- Lerner, Daniel, *The Passing of Traditional society*, Glencoe: Free Press, 1958.
- Levy, Marion, *Modernization and the Structure of societies*, 2 vols., Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1966.

- Lipset, S. M. & Bendix, R., *Social Mobility in Industrial society*. Berkeley and Los Angeles: Univ. of California Press, 1959.
- Moore, Wilbert E., *The Impact of Industry*, New jersey: Prentice-Hall, 1965.
- Murray, Andrew, *Off the Rails*, 2001.(오건호 역, 『탈선』, 이소출판사)
- Rostow, W. W., *The Process of Economic Growth*. (New York: W. W. Norton & Company. Inc., 1962.
- Smelser, Nail J., *Essays in Sociological Explanation*, 1987.(박영신 역, 『사회변동과 사회운동』, 세경사)
- Tai, Hung-Chao, *Confucianism and Economic Development: An Oriental Alternative?*.
The Washington Institute Press, 1989.
- 原田勝正, 『鐵道と近代化』, 吉川弘文館, 1998.
- 今野源八郎 編, 1962, 『交通經濟學』, 靑林書院, 1962.

| Abstract |

**The Industrialization Policy of Korea and Industrialization
through the Railroads: From the Korean Liberation
Period to the Mid-1980s**

Lee, Cheol-woo(Korea University)

The military ruling forces of the third Republic, who seized political power in the midst of the annihilation of war and the political and social turmoil, did their utmost in industrialization for the purpose of overcoming the weakness of their legitimacy. Without some amount of endowed resources and capital, the Korean society coped with the routinized absolute poverty through several times of economic development plans and, consequently, improved the living standards of the people in high degrees. At that time, the Korean society was in a situation of mobilizing human and material resources as a whole.

As can be seen in the contribution of the railroad during its industrialization period, the railroad, as a backbone land transportation means, made a great contribution to the industrial development on the basis of its merits in terms of mass transportation, stability, punctuality, and speediness. Railroad extended the distance of movement of human beings and goods as a new generative power of economy and expedited the development of key industries and resource development and also made a great contribution to the regional development and a comprehensive development of the whole national land.

In particular, the Korean railroad had a great impact on the

economic development since the 1960s which represented the leaping stage of the Korean economy. In the processes of the repeated implementation of the economic development plans, the railroad made a great contribution as the main artery of the industry. The railroad played an essential prerequisite role for economic leap in the period of industrialization of Korea and played the great role of the artery as the motive power of economic and social development of Korea. While the importance of the railroad has decreased due to the development of alternative transport means and opening of express ways, it still contributes to the economy as an important transport means.

Key Words : industrialization, economic development, railroad, main artery, social development