

한국의 철도발달과 산업사회의 갈등

이 철 우 (고려대학교)

| 요약 |

한국사회는 50년대부터 3대산업선을 중심으로 철도의 복구 및 연장을 추진하여 국가경제발전에 기여하였다. 60년대에는 경제개발계획과 맞물려 철도의 발전이 더욱 가속화되었으며, 특히 경제발전의 원동력이 되는 각종 지하자원의 개발 및 산업진흥을 위해 철도가 신설, 복구, 연장, 복선화, 전철화되었다. 또한 지역사회개발, 공업기지건설, 시장확대 등 경제발전과 산업진흥을 위해 철도를 산업의 견인차로 활용하였다. 이와같이 철도는 한국경제발전에 주성장 동력원으로써 역할을 충실히 수행하였으며, 특히 1, 2차 경제개발계획기간중에는 다른 경제계획기간보다 괄목할만한 철도시설의 확장과 발달이 있었다.

여기서 우리가 주목해야 할 것은 한국사회체제가 비록 미국의 지원 및 경제발전에 대한 집권층의 의지, 전국민적 동원에 의해 경제발전을 이루었을지라도 한편으로 철도라는 육상교통기관의 수송분담 및 산업의 대동맥, 원동력으로서의 역할을 간과할 수 없다. 철도는 한국의 6,70년대 산업화시기에 있어 중요한 동력수단으로서의 역할을 톡톡히 수행하였다. 경제발전의 견인차로서, 원동력으로서의 역할을 수행한 철도라는 운송매체 덕분에 한국의 산업화는 순조롭게 이루어졌으며 경제발전의 시너지효과를 발휘하였다. 그러나 70년대부터 철도는 자동차의 급증, 고속도로의 잇달은 완공 등으로 그 유용성이 퇴색하기는 하였지만 아직도 중요한 육상운송기관으로서의 역할을 다하고 있다. 철도는 여타운송

매체들보다 에너지효율성, 환경친화성, 대량성, 광역성, 저렴성, 신속성, 정시성 등과 같은 우월적 요인 때문에 여전히 매력적인 운송기관으로 존재하고 있다.

초기 산업화과정에서 한국사회는 소비재위주의 원조에 영향을 받아 산업화를 추진하였다. 60년대 대외지향적 경공업제품수출정책으로 산업화를 시작한 이후, 70년대 중반부터는 중화학공업을 본격적으로 추진하여 경제성장의 발판을 마련하였다. 산업화를 추진한 결과 한국사회는 경제체제, 계층구조, 가족체계 등 모든 분야에서 크나큰 변화를 가져왔다. 특히 산업화를 추진하는 가운데 농공간, 도농간 경제적 격차를 심화시켰으며, 노동계급의 급증을 가져왔으며, 중산층의 증가가 괄목하게 나타났다. 그러나 소득재분배의 불균형 심화로 계층간의 대립과 갈등이 노정되고 있지만 중산층의 확대로 계층간의 부조화가 점점 완화되고 있으며 체제안정적인 방향으로 자리잡아 가고 있다. 그러나 여전히 계층간부의 불균형적 분배에 따른 갈등과 대립, 상대적 박탈감을 심화시키고 있으며, 특히 90년대 후반에는 IMF관리체제 영향으로 준비근층의 양산과 계층구조의 양극화현상이 심화되고 있다.

산업화는 한국사회의 가족구조와 가치관의 변화를 가져왔다. 소가족화가 급진전됨으로써 가족을 둘러싼 문제가 확대되고 있으며 친족과의 유대관계가 단절됨으로써 고립과 소외가 일상화되었다. 가족가치관의 변화로 가정의 권위가 약화됨으로써 가족의 구심점이 사라지는 한편 경로효친사상의 약화로 부모부양문제를 비롯한 세대간 갈등 등의 문제를 심화시켰다. 또한 자본주의적 산업화는 더 현실적이고 개인주의적 시장지향성을 보여 가족이기주의와 개인주의를 심화시킨 결과 비공동체적이고 비통합적, 비인간적 가치관을 형성시켰으며, 가치관의 혼란과 가치전도현상을 보편화시켰다. 또한 자본주의적 이윤추구논리는 이기주의적이고 물신주의적, 출세지향적, 소비지향적인 가치관을 형성시켜 인간관계를 분절화, 황폐화시키는 결과를 가져왔다.

I. 머리말

근대화 초기 산업화를 추진하는 과정에서 철도는 육상운송기관으로서 중요한 역할을 담당하였다. 근대문명과 기술발전의 총아였던 철도는 한국의 산업화에도 중요한 역할을 수행하였다. 각종 지하자원개발, 농공업발전 및 지역균형개발에 박차를 가하는데 있어 철도는 경제발전의 원동력역할을 수행하였다. 한국에서의 철도는 한국전쟁 후 3대산업 선을 중심으로 경제발전을 위한 주운송기관으로 활용되면서 발달하기 시작하였다. 그 후 한국의 철도는 경제발전을 촉진시키기 위한 견인차로서, 대동맥으로서 철도를 신설하거나, 복구, 연장, 복선화하면서 철도시설의 확장과 발달을 거듭하여 왔다.

철도가 경제발전의 필수적인 도구로써 기여하는 가운데 한국사회는 체제생존을 위해 수차례의 경제개발계획을 추진하였다. 근핵심세력이 주축이 된 3공화국정권은 자신들의 정당성부재를 경제개발로 만회하기 위한 고육책이 반영된 결과이기도 하였다. 따라서 전통적으로 농업사회로 머물러 왔던 한국사회는 2차, 3차산업이 주를 이루는 개발도상국가로 발돋움하였다. 산업화 과정에서 한국사회는 미국이 제공한 1차 산품위주의 원조를 중심으로 대외의존적 산업화가 추진되었다. 이를 토대로 산업화 초기 경공업제품위주의 수출정책을 추진하여 산업화의 기틀을 마련하였으며, 70년대 중반부터는 경공업수출정책과 병행하여 중화학공업정책으로 경제성장의 발판을 마련하여 오늘에 이르고 있다.

그러나 압축성장의 산업화는 많은 문제를 야기하였다. 성장일변도 정책으로 개발인플레이를 비롯한 농공간, 지역간 경제적 격차를 야기시켜 불균형을 심화시켰다. 도시로 인구가 집중되면서 도시의 과밀로 인

한 주택문제, 구직문제를 발생시켰으며 농촌해체를 급진전 시켰다. 선성장후분배정책은 노동계층과 중산층이 증가하는 가운데 소득재분배의 불균형을 심화시켜 계층간 대립과 갈등, 상대적 박탈감을 심화시켰다. 또한 가족규모의 축소와 가족가치관의 변화로 세대간 갈등 및 가족부양을 둘러싼 많은 문제를 야기시켰다. 물질주의적, 소비지향적, 이기주의적 가치관이 팽배함에 따라 인간관계가 분절화되고 소원·소외화되는 등 공동체 지향적인 삶의 방식과는 먼 삶을 일상화시켰다.

본고는 이러한 내용을 중심으로 한국의 철도발달과 산업사회의 갈등에 대해서 논의하고자 한다. 먼저 분단된 이후 철도가 경제발전에서 어떻게 기여했는가를 철도를 중심으로 고찰하고자 한다. 즉 산업화를 추진하는 과정에서 경제발전 및 산업진흥의 긴요한 동력이자 동맥으로 활용된 철도가 어떠한 발달경로를 걸어 왔는지를, 경제개발계획시기별로 살펴보고자 한다. 그 다음 한국의 산업화는 어떤 특징을 가지고 있으며 어떤 경로를 걸어왔는가, 어떤 방식의 경제발전정책을 폈는가, 그리고 그것이 경제발전에서 어떠한 영향을 미쳤는가를 살펴 보고자 한다. 그 다음으로 산업화정책 추진결과 한국사회에 어떠한 사회경제적 변화를 가져왔고 어떤 문제를 내포하고 있는가를 논의하고자 한다.

II. 이론적 배경

1. 철도의 역할

교통기관의 발달은 국가발전에서 필수불가결한 요소로서 경제발전의

원동력역할을 수행함과 동시에 인간생활의 질적향상을 가져온다. 특히 철도는 문명의 이기로서 산업혁명의 총아역할을 수행하였는 바, 한 국가발전의 토대를 마련할 뿐만 아니라 경제활동의 매개체로서 인간생활을 변혁시키는 중요한 요인으로 작용하였다. 영국의 산업혁명시기 철도는 산업화의 중추적인 역할을 수행하였으며, 경제발전에 커다란 전기를 가져 왔다. 철도는 근대화시기에 있어 최초의 사회간접자본으로써 국가의 부를 증대시키는데 견인차역할을 하였으며 산업발전에 지대한 영향을 미쳤다.¹⁾

철도는 경제발전을 위한 도약의 선행역할을 수행하였으며, 경제규모를 확대시키는데 선도적 역할을 수행하였다. 철도는 여객과 화물을 도시간, 지역간 수송을 독점하여 시장의 확대를 가져 왔으며, 경제활동인구의 원활한 이동을 가능하게 함으로써 산업발전에 기여하였다.²⁾ 또한 철도는 공업의 발전, 농촌근대화, 산업도시형성, 지역개발 및 분업촉진 등의 대변혁을 가능하게 하였으며, 경제발전의 필수적인 자원개발, 유통망 확장에 기여하여 산업진흥에 직접적인 영향을 주었다.

철도는 그 외에도 사회경제구조의 변동과 맞물려 많은 변화를 가져왔으며 인간들의 삶의 질을 획기적으로 변화시켰다. 특히 철도는 시간의 중요성을 부각시켰으며 표만 사면 누구나 신분차별없이 목적지까지 도달할 수 있음으로써 평등사상을 심어 주기도 하였다.³⁾ 철도는 지역간 격차해소에도 기여하였으며 도시기능을 더욱 강화시켜 대도시로 성

1) 홍갑선, 『철도산업론』(21세기 한국연구재단, 1996), p. 47.

2) Andrew Murray, *Off the Rails*, 2001, 오건호 역, 『탈선』(이소출판사, 2003), p. 46.

3) 原田勝正, 『鐵道と近代化』(吉川弘文館, 1998).

장하는데 기틀을 마련하였다. 또한 철도는 활동수행상의 이동용이로 말미암아 대다수 인간들에게 문화생활의 향유를 보편화시켰으며, 질 높은 교육욕구의 충족 및 보다 나은 교육적 혜택을 보편화시키는데 기여하였다.

그러나 철도는 도로의 발달과 자동차증가로 그 중요성이 퇴색하고 있다. 그렇기는 하지만 대량성, 광역성, 저렴성, 안정성, 정시성, 신속성으로 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.⁴⁾ 점점 물동량 급증으로 말미암아 도로교통체증, 보상비의 급증에 따른 도로확장의 한계, 환경오염의 심화로 더욱 그 필요성이 부상되고 있다.

2. 산업화와 갈등

레비(Levy), 스멜서(Smelser), 무어(Moore) 등에 의하면, 산업화가 진전되면 될수록 인간의 노동이나 축력의 이용이 감소하는 대신 기계와 기술과 같은 도구사용이 증대됨에 따라 인간의 노력이 배가된다고 한다.⁵⁾ 특히 레비는 기계사용의 비율이 높아지는 산업화는 사회조직의 전문화를 가져오며, 사회체계간의 상호의존성을 높이며, 도시와 농촌

4) 이갑수, “한국철도와 사회경제,” 서선덕 외, 『한국철도의 르네상스를 꿈꾸며』(삼성경제연구소 2001), p. 107.

5) R. P. Appelbaum, *Theories of Social Change*, 김지화 역, 『사회변동의 이론』(한울, 1983), p. 40. ; Nail J. Smelser, *Essays in Sociological Explanation*, 박영신 역, 『사회변동과 사회운동』(세경사, 1987), p. 146.

간의 상호의존성을 심화시키며, 가족의 기능을 축소시킨다고 한다.⁶⁾ 스멜서는 산업화를 경제발전과 밀접히 관련되는 것으로 언급하면서, 가족의 영역에서 핵가족화 경향이 나타나며, 계층의 영역에서는 귀족적 위계체계가 약화되며, 인간들간의 접촉증가로 이질성과 문화해체를 초래하는 것으로 본다. 또한 러너는 산업화가 경제적으로 어느 정도의 자립지속적 성장을 가져오게 하며, 사회계층간의 이동증대를 가져오며 사회구성원들의 가치관의 변화를 가져 온다고 언급한다.⁷⁾

한편 로스토우(Rostow)는 산업화가 경제발전의 필수불가결한 요인임을 인식시켜 교육기회를 확산시키고, 공업과 농업에 있어 기술발전이 자극함으로써 농업이 상업화되고 농업기술의 혁신이 이루어지는 등 경제성장을 진전시킨다고 언급한다.⁸⁾ 미르달(Myrdal)은 산업화가 생산성 제고, 생활수준의 향상, 사회경제적 평등화를 실현시킨다고 언급한다. 오갑환은 농업사회에서 공업사회로 이행 즉 기술발전을 의미하는 산업화는 경제발전은 물론 노동생산성을 높여주고 도시화를 촉진시켜 분업화, 전문화가 촉진되고 기술발전과 생산성 증대 및 경제성장을 가져 온다고 한다.⁹⁾

이와같이 산업화는 공업화, 경제성장, 도시화, 사회발전과 맥락을 같이함을 알 수 있다. 그것은 경제를 발전시켜 한 국가의 국민소득을 증가시켜 생활수준의 향상을 가져오며, 산업구조의 개편을 불러 일으켜 1

6) R.P. Appelbaum, *op. cit.*, p. 40.

7) Daniel Lerner, *The Passing of the Traditional Society*(Glencoe: Fress Press, 1958).

8) W. W. Rostow, *The Process of Economic Growth*(W. W. Norton & Company, Inc., 1962), p. 310.

9) 오갑환, 『사회의 구조와 변동』(서울: 박영사, 1996), pp. 289-315.

차산업의 인구를 고용창출효과가 큰 2, 3차 산업에 종사케 하여 2, 3차 산업 인구를 증가시킨다. 또한 산업화는 교통통신의 발달을 촉진시키며, 교육기회의 확대 및 보편화를 가져와 자유와 평등의식을 고취시켜 정치적 민주화를 촉진시키고, 도농간의 인구이동을 확대시켜 도시화를 급진전시키며, 중간계층의 확대에 의한 계층분화현상을 보편화시킨다.

그러나 산업화는 취업이나 교육을 위해 도시로 인구를 흡인시킴으로써 농촌사회의 공동화를 가져오며, 가족구조의 단순화 및 가족가치관의 변화로 노인부양, 이혼 및 연령계층간 갈등과 같은 가족문제를 발생시키며, 아노미와 같은 사회병리현상을 만연시켜 사회문제를 증폭시킨다. 또한 인간들간의 교류를 증진시켜 사회적 연대감을 형성시키기는 하나 균중속의 고독, 소외감, 이질성을 심화시키며, 전통문화의 와해 및 미풍양속의 해체를 초래한다. 개인주의, 물질주의, 황금만능주의와 같은 가치관의 혼란도 야기시킨다. 또한 경제성장일변도에 따른 부정부패의 만연, 가진자와 못가진자간의 빈부격차, 노사간의 갈등, 가족해체, 환경오염 등과 같은 문제를 초래한다.

Ⅲ. 한국철도의 시기별 발달과 경제발전

한국철도부설의 시작은 일제가 한반도를 식민지배하면서 비롯되었다. 일제는 대륙침략을 위한 병참선으로 활용하기 위해, 한반도내 각종 자원을 효율적으로 수탈하기 위해서 철도를 부설하였다. 이러한 배경하에 부설된 철도는 경부선, 경의선, 경원선, 호남선, 평원선 등 주요간선을 주축으로 많은 지선들이 혈관처럼 남북을 관통하거나 동서로 연

결되면서 발달되었다.

남북의 철도는 1945년 8·15 광복을 맞으면서 남과 북으로 단절되었으며¹⁰⁾ 경인선을 제외하고는 거의가 운휴상태에 들어갔다. 1950년에 발발된 한국전쟁은 그나마 부분적으로 운영되어 오던 철도를 완전히 파괴하여 운행을 중단시켰다. 남북의 철도는 상이한 이데올로기하에 단절과 파괴의 수난을 겪으면서 상이한 체제속에 독자적인 발달의 길을 걸었다. 철도는 각종 지하자원개발, 지역사회개발, 공업기지건설 등 경제발전과 산업개발을 위해 나름대로의 발달과정을 겪으면서 오늘에 이르고 있다.

1. 해방후 - 1960년대초 복구기: 3대 산업선시기

정부수립 후 산업철도로 1949년에 처음으로 기공된 영암선은 중앙선의 영주에서 철암까지 86.4km의 노선으로 산업개발의 동서간 횡관선역할을 수행하였다. 이 선은 강원도지역에 상당량 매장된 무연탄(삼척탄전)을 비롯한 각종 지하자원의 개발 및 원활한 수송을 위해 부설되었는데¹¹⁾ 정치, 경제, 사회, 문화, 군사적으로 중대한 의의를 갖고 있었다. 그 후 영암선은 묵호, 강릉을 거쳐 정포대까지 연장되었고 기존의

10) 해방당시 한국의 철도는 총연장 6,362km였으며, 분단으로 남북의 철도가 단절된 후 북한철도는 3,720km였으며, 남한철도는 2,642km였다.

11) 영암선이 개통되기 전까지 장성, 도계탄광에서 생산되던 석탄을 묵호항을 거쳐 배로 서울까지 운반하는데 600시간이 소요되었는데, 영암선의 개통으로 철암역에서 청량리역까지 10시간으로 단축되었으며, 수송비용도 10분의 1로 절감되어 국민생활과 경제안정 및 산업발전의 전환점이 되기도 하였다. 대한석탄공사, 『대한석탄공사 50년사(1950-2000)』(2001).

철암선, 삼척선 그리고 동해북부선 등을 통합하여 1963년 영동선으로 개칭되었다.¹²⁾ 영월선의 연장으로 제천에서 분기되어 함백에 이르는 연장 60.7km의 함백선은 교통이 불편한 고지대에 위치하여 수면상태에 있던 영월탄전(영월화력발전소공급)과 약 2억톤의 매장량으로 추정되는 함백탄전을 개발하기 위해 건설되었다. 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.¹³⁾ 한편 경제개발에 필요한 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 화물이 폭주하고 있는 인천항에 발착하는 화물선적시간을 단축하는데

12) 대한토목학회, 『대한토목학회지』(1996), p. 54.

13) 1955년에 착공한 충북선의 일부는 미국의 원조계획에 의한 충주비료공장의 건설을 위한 것이었다. 최강희, “한국의 철도 일백년,” 『대한토목학회지』, Vol. 44, No. 7(1996), p. 26.

기여하였다. 오류동선은 경기도 부천에 위치한 비료공장에서 생산되는 원료와 연료를 수송하기 위하여 건설된 산업선이었다. 1951-52년 부산, 울산지역에 건설된 우암선, 울산선, 장생포선은 전쟁기간 중 병력과 군용물자 수송을 위해 건설되었는데 이후 부산항의 화물의 신속한 수송으로 항만시설의 효율적인 운영을 도모하였으며 물자수용능력을 확장하는데 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 군수물자를 수송하는데 기여하였다.¹⁴⁾ 이 당시에 건설되고 복구, 연장된 철도는 군용목적 뿐만 아니라 모두 경제부흥을 위한 주요 자원개발을 주 목적으로 하는 것이었으며, 결과적으로 경제개발5개년계획이 시행되는데 있어 초석이 되었다¹⁵⁾.

이 시기에 철도정책은 화물 및 인력수송은 물론 미국의 한반도 주둔과 관련된 군사정책의 일환으로서 전개되었다. 전후에는 미군으로부터 한국철도를 회수하여 국유화하고 복구 및 새로운 건설을 단행하여 산업발전에 기여하였다. 특히 해방이후 철도시설물의 보강과 기술의 발

14) 철도건설국 편, 『철도건설사』(교진사, 1969).

15) 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. 특히 옥구선은 양곡을 군산항으로 운반하는데 기여하였다. 이러한 철도부설은 미군정의 철도부흥정책에 힘입은 것이었다. 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 개통되기도 하였다.

전이 시작된 시기이며 동시에 전국화물수송의 80% 이상, 여객수송의 50% 이상을 차지한 것에서 보듯이 모든 수송의 대동맥으로 활용되던 시기였다. 1960년대에 들어서부터는 이를 발판으로 남한의 경제발전과 지역개발 및 자원확보를 위한 철도건설이 추진되어 철도를 통한 산업화가 적극적으로 전개되었다.

2. 제1차 경제개발 5개년계획시기(1962-1966년)¹⁶⁾

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

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

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 횡단철도로서 산업과 경제를 균형있게 발

전시키는데 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), 복선공사를 한 영동선 역시 이 지역의 수산물, 광물수송을 원활하게 하기 위한 산업철도의 역할을 담당하였다. 특히 북평선은 동해공업지구를 발전시키는데 중요한 역할을 담당하였다.

3. 제2차 경제개발 5개년계획시기(1967-1971년)

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. 전주공업단지

선은 전주지역에 공업단지조성을 촉진시켰으며 각종 공장의 공업원료와 제품의 경제적 수송에 기여하였다.

포항종합제철선은 경제개발 5개년계획의 일환으로 연간 300만톤을 생산하는 포항종합제철소를 지원하기 위해 신설되었는데, 포항제철소에 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 세계গুল지의 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.

3. 제3차 경제개발 5개년계획시기(1972-1976년)

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 및공단조성과 밀접한 연관을 가졌다. 특히 풍부한 노동력과 시장을 끼고 있

는 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)

이 시기 철도는 노선확충만이 아니라 기존노선의 복선화 등 철도체계의 효율화가 추진되었다. 이 때 부설된 철도는 호남선 복선(천안-대전, 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 경부축을 중심으로 한 산업발전과 균형적 경제발전을 추진하였다.

6. 제5차 경제사회개발 5개년계획기간 : 1982년 이후

이 시기 철도는 호남선 복선(이리-정주, 43.9km) 등 9개 노선 총 64.9km 길이가 부설되어 이전 시기에 비해 노선길이와 사업수에서 축

소되었다. 이러한 이유는 철도확충이 포화상태에 이르렀으며 철도가 경제성장을 위해 건설보다는 효율적 이용단계에 들어섰음을 의미한다. 이후 철도건설은 다양화되었는 바, 복선화, 전철화 등 노선체계의 개선과 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 지역산업기지개발을 촉진하는 매개역할을 수행하였다.

IV. 한국의 산업화

1. 산업화특징

대부분의 개발도상국들은 대체로 1950-1960년대에 이르러서야 본격적으로 산업화를 추진하였다. 유교이데올로기에 의해 통합되어 왔던 한국사회도 산업화의 가장 큰 목표를 경제발전을 통하여 절대빈곤의 해소 및 생활수준의 향상이었다. 이러한 산업화성취과정에 대해서 다양한 논의가 있지만, 한국사회만이 갖고 있는 몇 가지 산업화특징이 있다.

우선 한국의 산업화를 촉진시킨 요인으로 유교문화를 들 수 있다. 한국인들의 정체성 형성에 커다란 기여를 한 유교는 한국인들의 관념속에 자리잡고 있는 추상적 관념이 아니라 일상속에서 끊임없이 반복되는 일상적 경험이다. 유교이데올로기는 모든 국민들로 하여금 교육과

배움에 대한 열의와 투자를 불리일으킴으로써 잘 훈련된 양질의 인적 자원을 배출하였다. 현실지향적이며 성취지향적인 유교이데올로기가 한국인들의 마음속에 내재화시킨 배움에 대한 열망이 산업화의 필연성을 각성시킨 결과, 산업화를 촉진시키고 경제발전을 가져오게 하였다.¹⁷⁾

한국의 산업화는 국민들 대다수가 잘 살아야겠다는, 반드시 성공하겠다는 정신자세에 기인한다. 한국사회는 일제의 착취와 수탈, 핍박, 해방 후 어수선한 정국, 한국전쟁의 폐허속에서 어쩔바 없는 생존하겠다는 강한 삶에 대한 집착력이 산업화에 대한 열망을 자극한 결과, 굶주림이 일상화되어 왔던 한국사회의 비참한 현실을 극복하도록 자극하였다. 미래를 위해 현재의 힘든 고통을 참아내는 인내력과 근검절약하는 노동윤리규범, 헝그리정신에 입각한 상층이동의 열망, 가족에 대한 헌신이 산업화에 대한 강한 동기를 부여한 결과 산업화를 촉진시키고 고도성장을 지향하게 만들었다.

한국사회는 1950년대부터 1960년대 이르기까지 미국의 원조물자에 의해 국민이 생존하는 의존적 상황이었다. 인구는 많고 부존자원, 기술, 자본은 부족한 상태에서 산업화를 추진하기에는 역부족인 상황이었다. 이러한 상황을 완전히 변화시킨 것이 제3공화국의 등장이었다. 3공화국의 군통치세력들은¹⁸⁾ 정치적 정당성의 부재를 경제성장으로 만

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

18) 군통치세력들은 자신들의 정당성에 대한 태생적 한계를 극복하기 위해 한국의 근대화에 지대한 관심을 가졌으며 경제발전을 지상목표로 삼았다. 물론 이 당시 지식인들이나 정치인 등은 근대화에 대한 중요성을 깨닫고 있었으나, 이들에게서는 강한

회하려 하였다. 그들은 엄한 군대식 규율과 획일적 통제, 강력한 리더쉽과 추진력을 발휘하여 경제적 자립이라는 국가적 목표를 달성하기 위해 노력하였다.

한국의 산업화는 잘 훈련된 유능한 관료들이 국가기구에 모여 급속히 산업발전을 계획하고 집행한 결과이기도 하다. 이들은 경제발전이라는 국가최고의 목표를 달성하기 위하여 상부의 명령에 일사분란하게 움직이며 효율적으로 산업화를 추진해 나갔다. 이들은 풍부한 양질의 저렴한 노동력을 잘 활용하여 노동집약적 경공업을 육성하였으며¹⁹⁾, 방대한 외자유치와 내자를 동원하여 대기업을 육성하는 정책을 추진하였다. 그 결과 한국사회는 경공업제품위주의 수출주도형 성장전략이 어느 정도 성공함으로써 전형적인 농업사회로부터 근대적인 산업사회로 변화되었다.²⁰⁾

그러나 한국의 산업화는 성장지상주의에만 몰두한 나머지 분배악화를 비롯한 다양한 문제를 잉태시켰다. 경제성장위주의 일방적 정책으로 말미암아 정경유착에 따른 부정부패의 심화, 빈부격차의 심화, 노사갈등, 물질주의적 가치관의 팽배, 개인주의적 가치관을 확산시켰다. 그

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

19) 미혼 여성근로자나 저학력 근로자의 저임금을 바탕으로 수입된 중간재를 단순가공·조립하는 노동집약적 산업을 토대로 수출위주의 개발전략을 밀고 나갔다. 홍원탁, “기로에 선 한국경제,” 『계간 사상』, 창간호(1989), p. 138.

20) 조순, “한국경제의 발전전략,” 『계간 사상』(1992, 봄호), pp. 21-22. ; 이용주, “한국산업화의 실제와 허상,” 『한국사회학』, 제32집(1998), p. 565.

결과 사회적 갈등과 불평등을 낳았으며, 상대적 박탈감을 불러 일으켰으며, 범죄, 가족해체 등 각종 사회문제를 만연시키는 역기능을 불러왔다.

2. 산업화과정과 산업구조변화

전통적으로 농업사회였던 한국사회는 분단 후 광범위한 사회변동을 겪었다. 분단된 상황에서 남한사회는 체제생존을 위해 1960년대 초반부터 대외지향적 성장전략하에 시장경제원리에 입각한 자본주의적 산업화를 추진하였다²¹⁾. 한국사회는 미국의 소비재위주의 원조경제하에 있었기 때문에 경제를 회생시킬 수 있는 물적토대가 거의 마련되어 있지 못했다. 자본과 기술이 부족한 상황에서 미국의 비내구성 소비재 분야의 원조정책하에 국가가 자본축적과정에 깊숙이 개입하는 국가주도형 산업화를 추진하였다. 따라서 미원조의 구조적 틀내에서 면방업, 제분업, 제당업 등 3백산업중심의 소비재산업위주로 이루어졌다.²²⁾ 이러한 상황에서 도시화에 따른 서비스업 등 3차산업의 이상 비대화현상이 초래되었으며, 원자재의 대미의존이 심화되는 가운데 농업의 황폐

21) 남한은 제3공화국 1962년부터 1980년까지 4차에 걸쳐 정부주도의 계획에 의한 경제개발 5개년계획을 수행하였으며, 제4공화국과 제5공화국에 와서도 정권이 교체되었음에도 불구하고 이러한 계획경제기조는 크게 바뀌지 않았다. 따라서 제1차경제계획이 시작된 때부터 제2차경제계획까지 노동집약적인 경공업제품위주의 수출정책이 전개되었으며, 3차경제계획이 진행중인 1970년대 중반부터는 중화학공업제품 수출정책을 본격적으로 추진하였다. 이러한 경제정책은 1987년에 전개된 대규모 노동사분규, 민주화운동의 영향으로 정부주도의 계획경제가 시장경제로 전환되었다.

22) 박종철, “남북한의 산업화 전략: 냉전과 체제경쟁의 정치경제, 1950년대-1960년대,” 『한국정치학회보』(1995), p. 227.

화가 초래되었다.

조국근대화에 사활을 건 군통치세력이 중심이 된 3공화국정권²³⁾은 경제개발계획하에 양질의 저임금 노동력을 바탕으로 경공업제품위주의 대외지향적 수출정책을 전개해 나갔다. 경제개발계획이 후속적으로 시행된 70, 80년대에 이르러서는 노동집약적 경공업위주의 수출정책과 중화학공업육성정책을 병행해 나가면서 경제발전을 추진해 나갔다. 이러한 정부주도의 강력한 경제개발정책은 한국의 산업화에 커다란 성과를 가져왔다. 산업화추진 과정에서 기간산업육성과 산업철도건설 등과 같은 사회간접자본시설이 확충되었다. 이에는 일본과 국교정상화를 통한 대일차관 및 미국의 경제적 지원이 뒷받침이 있었다. 또한 60년대 말 베트남 참전 특수경기가 한국의 경제발전에 필요한 재원을 제공하였으며, 중동의 건설붐에 따른 오일달러가 국가경제의 큰 활력소가 되었다. 이러한 토대위에 한국의 경제발전은 사회전체가 인적, 물적으로 동원되는 가운데 국가주도의 경제발전정책이 추진되었다.

그 결과 한국의 경제발전정책은 산업구조상의 대규모 변화를 가져왔다. 도표에서 보듯이, 1960년대 초반까지만 해도 한국사회는 1차산업, 3차산업, 2차산업이라는 전형적인 후진국의 산업구조형태를 보였다. 수차례에 걸친 경제개발계획하에 산업화가 지속되는 가운데 제1차 산업의 고용구조비율이 감소되었으며, 대신 고용창출효과가 큰 2차, 3차 산업의 고용구조비율이 점차 증가하였다. 그 동안 농업구조중심의 산

23) 군사혁명으로 정권을 잡은 군통치세력들은 정권의 정당성부재를 경제발전으로 만회하려 하였다. 대외의존적 수출산업정책에 의한 압축성장의 공업화가 추진되었다. 군사정권은 1961년부터 1963년 까지 농어촌고리채를 정리함과 동시에 저임금에 기초한 경공업제품수출 및 수입대체산업위주의 1차, 2차경제개발 5개년계획을 추진하였다. 위의 글, p. 236.

업구조가 근대화를 상징하는 공업, 서비스중심의 산업구조로 변화되었다. 경제성장의 바로미터라 할 수 있는 1인당 GNP도 1962년 83불에서 1964년 194불, 1970년 286불, 1975년 594불, 1980년 1,592불, 1985년 2,194불로 급격히 증가해 국민들의 생활수준도 크게 향상되었다.²⁴⁾

산업별 고용구조현황

단위: %

구 분	1963	1965	1970	1975	1980	1985
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

수출의 주력산업도 1960년대 경제개발시기에는 1차산품과 수입된 중간재를 단순가공조립하는 노동집약적 산업제품 등이 주종을 이루었는 바, 3대 수출품이었던 철광석, 텅스텐, 견사를 위시하여 가발, 섬유, 공예품, 합판, 박하뇌, 사카린, 고무제품, 타이어, 시멘트, 무연탄, 흑연 등이 수출되었다. 70년대에 이르러서는 수입된 부품을 조립하는 라디오 등의 전자제품, 의류, 신발, 가발 같은 노동집약적 부문의 수출이 급성장했으며, 중화학공업육성정책에 힘입어 선박, 철강, 석유화학 중간제품 같은 자본집약적 재화의 수출이 크게 증가하였다.

노동력 집약적인 경공업제품산업의 비교우위의 한계 및 미군철수에

24) 통계청, 『한국경제지표』(1993).

따른 군수산업육성필요에 의한 자본과 기술집약적인 중화학공업을 적극적으로 전개해 나갔다. 그러나 1973년에 발생한 석유파동과 무리한 중화학공업부문의 투자로 인한 기업도산, 인플레이션 만성화, 실업률 증가 등으로 경제위기를 맞았으나, 중동지역의 건설붐과 월남전특수로 경제는 다시 활력을 찾게 되었다.²⁵⁾ 정부의 지속적인 중화학공업육성 정책에 힘입어 1970년대 말부터 철강, 기계, 조선 및 화학공업제품 등 기계류 및 중간재 제품이 수출이 적극적으로 전개되었다.

80년대에 들어와서는 자본집약적이고 기술집약적인 산업과 관련된 대규모 기초전자산업, 자동차산업, 기초화학 중간재산업에 투자 및 수출이 계속 증가했다.²⁶⁾ 즉 기술집약적인 소비성 가전제품, 자동차, 조선 등 중화학공업제품이 수출되었다. 그 후 90년대 들어와서는 석유화학제품과 기계류 등 중화학공업제품이 주로 수출되었으며 소비재위주의 산업이 본격적으로 전개되었다.²⁷⁾

60년대 초부터 시행한 대외지향적 경제개발정책은 바람직한 산업구조의 질적변화를 가져 왔다²⁸⁾, 또한 경부축을 중심으로 동남권지역개발을 통하여 한국사회의 산업화기틀을 다지는데 성공하였다. 70, 80년대에도 경부축 및 호남권개발을 통해 한국의 산업화의 축이 중화학공업을 중심으로 옮겨가면서 지속적인 산업화가 성공을 거두었다²⁹⁾. 그

25) 여현덕, “남북한의 산업화와 정치변동,” 『분단 반세기 남북한 사회와 문화』(경남대 극동문제연구소, 1996), p. 150.

26) 홍원탁, 앞의 글, pp. 135-141.

27) 장맹렬, “남북한의 산업구조 비교,” 미간행(1998).

28) 급격한 산업구조의 변화에 따른 수출주력산업의 질적인 변화는 적어도 산업구조상에서 볼 때, 한국사회는 이미 1970년을 전후해서 농업사회가 공업사회로 이행되는 대폭적인 변화가 있었음을 의미한다.

러나 급격한 산업구조의 변화는 직업구조상의 일대 변화를 가져왔으며, 농공간의 경제적 격차를 심화시켰다. 또한 도시와 농촌간의 불균형 개발과 지역편중개발로 도농간, 지역간 소득격차를 더 벌리는 결과를 가져왔다. 급속한 도시화의 결과 농촌인구를 도시로 집중시킴으로서 농촌을 황폐하게 하는 요인이 되기도 하였다. 계층구조에도 커다란 변화를 가져와 계층간의 갈등과 대립을 심화시키는 결과를 가져 왔다.

V. 산업사회의 갈등

1. 경제체제상의 문제

자본과 기술이 결핍됐던 한국사회는 1960년대 초부터 노동집약적 경공업중심의 대외의존적인 산업화를 시작하여 몇 번의 고비가 있었지만, 1970년 중반부터는 자본집약적이고 기술집약적인 중화학공업을 중심으로 성장의 발판을 마련하였다. 1980년대에 이르러서는 경제성장이 지속되는 가운데 대규모 노사분규, 민주화운동으로 한국경제는 한동안 혼란을 겪었으나 대외수출호조, 달러약세, 유가하락 등과 같은 요인으로 고도성장을 지속하였다. 그러나 1990년대 초반이후 지나친 국가개입과 시장조절의 부조화는 관료조직과 민간기업전반에, 심지어

29) 1960년대 초반부터 정부주도로 1차산품 위주로 대외지향적 산업화를 시작하여 1970년대 초 공업화의 기틀을 마련한 한국사회는 1970년대 후반부터 중화학공업이 비약적으로 발전하였으며, 1980년대 이후에는 중공업에 토대된 유통서비스업이 크게 발전하였다. 1990년대에는 시장경제질서하에 정보산업과 소비재위주의 산업이 본격적으로 전개되었다.

국민모두에게 도덕적 해이를 만연케 함으로써 1997년 IMF관리체제하에 들어가는 불운을 자초하였다.

지나친 대외경제의존적 수출정책 및 외자의존경제로 말미암아 문제점이 상존함에도 불구하고 지속적인 경제성장을 거듭한 결과, 1990년대 초에는 국민소득이 10,000달러를 넘어서며 선진국을 상징하는 OECD에 가입하기에 이르렀다. 그러나 자본주의적 시장질서가 자리잡으면서 합리성을 바탕으로한 극단적인 현실주의와 개인주의적인 시장지향성 결과, 국가지향적이거나 공동체지향적 행동방식의 약화를 초래하였다. 즉 대다수 국민들은 집단적 가치나 공동체 지향보다는 물질적 보상과 개인적 성공을 가장 중요한 행동준거를 보편화시켰다. 한편으로는 공업화와 시장질서의 발전은 고도의 억압적이고 권위주의적인 정치체제를 가져오기도 하였다.³⁰⁾

성장일변도정책은 개발인플레이 및 농공간, 도농간 경제적 격차를 극심화시켰으며, 계층간 빈부격차와 상대적 박탈감을 심화시켰으며, 각종 사회문제를 만연시켰다. 특히 1997년 세계경제체제에 대한 부적절한 대응, 기업의 부채비율증가, 누적된 금융부문의 부실, 시장조절의 부조화, 국민들의 도덕적 해이 등으로 IMF경제위기를 맞았다.

2. 계층문제

자본주의 시장경제방식의 산업화를 추구하는 가운데 한국사회는 1960년대 이후 복잡한 사회체제로 변화되었다. 선성장후분배정책은

30) 김동춘, “남북한 이질화의 사회학적 고찰,” 『분단과 한국사회』(역사비평사, 1998), p. 180, 200.

사회계층간의 대립, 갈등을 심화하였으며 각종 사회문제를 만연시켰다. 산업화가 진전됨에 따라 농촌인구의 도시로의 이동이 급증하였으며 봉건적 계층구조가 와해되고 아울러 근대적 계층구조가 형성되었다. 전문직, 관리직, 사무직, 기술직 등 화이트칼라층이 크게 확대되고 중간계층의 내부적 다원화가 급진전되었으며 도시지역을 중심으로 판매직, 노동직, 서비스직 등 직업의 구조적 개편이 이루어졌다.³¹⁾

산업화가 급진전됨에 따라 노동계층이 급증하였으며 중산층의 증가가 괄목하게 나타났다. 그러나 노동계급, 중간계급, 자본가계급으로 계급분화가 심화되면서 계급갈등을 수반하였다. 그러한 양상은 1980년대 중반이후까지 지속되어 대규모 노사분규가 사회를 혼란스럽게 하였으며 동시에 정치권력의 정당성문제에 도전하기도 하였다. 그러나 노동계급이 궁극적으로 추구한 것은 체제변혁보다는 열악한 노동환경을 개선하기 위한 것으로 임금과 노동조건을 둘러싼 복지차원의 욕구증가였다.³²⁾ 노사계급간의 이러한 힘의 균형을 부추킨 배경에는 사회주의 정권들의 붕괴와 국내의 민주화정착으로 계급갈등이 크게 약화된 결과이며, 자본가계급이나 관리층에 대립되는 하나의 이익집단으로 정착된 결과이기도 하다.³³⁾

산업화의 진전으로 신중간계층이 양적·질적으로 팽창한 결과 계급갈등이 제도화되어 가고 있으며 계급타협이 정착하고 있다. 이러한 계급갈등의 완화는 선진산업사회의 계급갈등 유형과 유사한 것으로 자본

31) 도홍렬, “분단 반세기 남북한 사회변화의 비교,” 『분단 반세기 남북한의 사회와 문화』(경남대학교 극동문제연구소, 1996), p. 14.

32) 위의 글.

33) 서재진, “남북한 계급 구조의 변화와 사회갈등,” 『분단 반세기 남북한의 사회와 문화』(경남대 극동문제연구소, 1996), p. 93.

가계급과의 상호모순적인 관계가 아니라 상호보완적인 관계로 계급적 힘의 균형을 의미하는 것이었다.³⁴⁾ 자본주의 사회의 계급들은 자본주의 체제에서 얻고 있는 각 계급 나름의 기득권 때문에 체제통합적 태도를 보이고 있으며 경제가 성장함에 따라 계급간의 이동이 보다 용이해지는 등 계층구조의 평등화가 급진전된 때문이었다. 그러나 두터운 중산층의 형성과 1987년을 기점으로 민주화에 대한 시민들의 열망으로 시민사회가 형성되었지만 지지정당이 없다고 할 정도로 정치에 대한 불신도 심각해지고 있는 상황이다. 또한 계층간 상대적 박탈감이 심화되고 있으며, 특히 90년대 후반 IMF관리체제하의 영향으로 준비근층의 양산과 계층구조의 양극화현상이 심화되고 있다.

3. 가족구조 및 가치관의 변화

일반적으로 가족은 사회성원들의 재충원, 경제적 부양, 자녀들의 양육과 사회화, 정서적 안정, 보호기능을 수행한다. 이러한 가족은 산업화와 자본주의제도에 의해 많은 변화를 보여 왔다. 1960년대 산업화의 영향으로 전통적 대가족제도가 핵가족형태로 변화되기 시작하였다. 1960년 한 가구당 평균 5.6명이던 가족이 1970년에는 5.5인, 1980년 4.5인, 1990년 3.7, 1995년 3.3명, 2000년 3.1명으로 감소되었다.³⁵⁾ 부부중심의 가족으로 변화됨으로써 많은 문제가 파생되었다. 자녀양육 및 사회화 기능에 많은 혼란이 초래되었으며, 노인부양문제 발생 및 세대간의 갈등도 심화되었다. 결과적으로 핵가족화는 전통적 가족관계를

34) 위의 글.

35) 통계청, 『한국의 사회지표』(2002).

해체시켜 고립과 소외를 촉진시켰으며, 친족과의 유대를 단절시킴으로써 가족공동체의식의 약화를 초래하였다.

한편 핵가족화가 급진전되는 가운데 여성들의 경제활동인구가 급증하였다. 여성들의 고학력화, 가정생활의 편의확대 및 가족이 맡아 오던 기능을 여타 사회화기관들이 대신함에 따라 가사노동부담에서 벗어난 여성들의 경제활동이 증대되었다³⁶⁾. 여성의 경제활동 참여증대로 인한 경제적 독립은 가족생활에 큰 변화를 초래하였다. 경제적 자립능력을 갖춘 여성들이 많아짐에 따라 여성들의 지위가 향상되는 한편 성별간 갈등의 심화를 가져 왔으며, 결혼생활이 만족스럽지 못할 경우에는 쉽게 이혼하거나 별거하는 등 가족해체를 심화시켰다.³⁷⁾ 이혼율의 증가로 인한 자녀부양기피, 한부모가족의 증가 등 가족 불안정성의 문제가 심각해지고 있다.³⁸⁾ 또한 여성이 도맡아 왔던 노약자나 환자를 보호하여 오던 가족보호 및 부양기능도 약화시킴으로써 사회적으로 문제가 되고 있다.

가족가치관의 변화로 권위적이고 수직적이었던 부자관계가 민주적이고 평등한 관계로 변화되었다. 대등한 관계로 변화됨으로써 가장의 권위가 상대적으로 약화되는 한편 가족구성원들간의 개별화, 분절화로 가족관계가 소원화되었다. 또한 부부관계도 전근대적 관계에서 평등한 관계로 변화됨으로써 남편의 권위가 약화되는 대신 어머니의 입지가 강화되어 가족의 구심점이 모호하게 되었다. 또한 가족가치관의 변화

36) 1965년 36.5%이던 여성경제활동인구가 1992년에는 47.3%로 증가되었다. 여성한국사회연구회 편, 『한국가족문화의 오늘과 내일』(사회문화연구소, 1997), p. 27.

37) 조정문 외, 『가족사회학』(서울:아카넷, 2001), p. 94.

38) 하용출 편, 『한국가족상의 변화』(서울대학교 출판부, 2001), p. 54.

는 경로효친사상의 약화 및 조상숭배관념의 약화, 부모자녀세대간의 갈등을 유발시켜 가족을 둘러싼 다양한 문제를 심화시켰다.

4. 도시화 및 삶의 태도 변화

한국사회는 산업화추진과정에서 수많은 부작용을 파생시켰다. 경제 발전으로 전체적으로 국민들의 생활수준이 향상되었지만 도·농간 불균형에 따른 지역간 격차, 계층간 갈등, 세대갈등, 노인문제 등을 심화시켰으며 상이한 가치관을 형성시켰다. 산업화는 도시로의 인구이동을 촉진시켜 도시화를 급진전시켰으나 많은 문제를 발생시켰다. 도시로의 인구집중은 도시와 농촌간의 지역불균형을 심화시켰을 뿐만 아니라, 인구이동으로 말미암아 농촌지역의 가족구성원수의 감소는 농촌의 공동화를 초래하여 농촌해체를 급진전시켰다.

산업화는 한국사회의 사회구성원들로 하여금 합리적이고 민주적인 삶의 방식을 추구하게 하였지만 암암리에 시장지향적이고 권위주의적인 인간형을 장려하여 이기적인 인간형을 양산하였다.³⁹⁾ 또한 산업사회의 가치와 민주화 및 평등화 가치사이의 긴장을 고조시킨 결과, 가치관의 혼란 및 가치전도현상을 만연화시켰다. 한국사회의 사회구성원들은 자본주의적 시장질서하에 생존하기 위해 끊임없이 노력하고 경쟁하는 가운데 이기주의적이고 개인주의적, 비인간적, 몰인정한 인간을 무수히 양산시켰다. 자본주의적 이윤추구논리는 결과적으로 몰신주의 가치관을 조장하여 인간관계를 황폐화시키는 요인으로 작용하였다.⁴⁰⁾

39) 김동춘, 앞의 글, p. 196.

40) 여성한국사회연구회 편, *op. cit.*, p. 38.

또한 산업화의 영향으로 시민들의 삶의 태도에도 커다란 차이를 보이고 있다. 대다수 사람들은 집단적 가치나 공동체지향적 가치보다는 시장에서의 물질적 보상과 개인적 성공을 우선시하는 현실적이고 이기주의적 가치관을 형성시켜 인간들 관계가 분절화되고 고립화되고 있다. 즉 자본주의적 시장질서가 자리잡으면서 더 현실적이고 개인주의적 시장지향성을 내면화시킨 결과였다. 특히 중산층이상의 사람들에게 나타나는 전형적인 개인주의와 가족이기주의를 보편화시킨 결과 국가 혹은 공동체보다 자기개인과 가족의 발전에만 관심을 갖는 계층을 양산함으로써 공동체 결속이나 집단연대감을 약화시켰다.

VI. 맺는글

분단이후 한국사회는 개발독재체제하에 체제생존을 위해 산업화를 추진하였다. 남북한의 분단은 산업화의 기반이 되는 철도의 단절도 가져왔다. 그러나 한국사회는 일제가 남긴 반만의 기존철도축을 중심으로 독자적으로 경제발전에 필수적인 철도의 발달을 추진하였으며 이를 통해 경제발전과 산업진흥을 꾀하였다.

한국사회는 50년대부터 3대산업선을 중심으로 철도의 복구 및 연장을 추진하여 국가경제발전에 기여하였다. 60년대에는 경제개발계획과 맞물려 철도의 발전이 더욱 가속화되었으며, 특히 경제발전의 원동력이 되는 각종 지하자원의 개발 및 산업진흥을 위해 철도가 신설, 복구, 연장, 복선화, 전철화되었다. 또한 지역사회개발, 공업기지건설, 시장 확대 등 경제발전과 산업진흥을 위해 철도를 산업의 견인차로 활용하

였다. 이와같이 철도는 한국경제발전에 주성장 동력원으로써 역할을 충실히 수행하였으며, 특히 1, 2차 경제개발계획기간중에는 다른 경제 계획기간보다 괄목할만한 철도시설의 확장과 발달이 있었다.

철도는 한국의 6,70년대 산업화시기에 있어 중요한 동력수단으로서의 역할을 톡톡히 수행하였다. 경제발전의 견인차로서, 원동력으로서의 역할을 수행한 철도라는 운송매체 덕분에 한국의 산업화는 순조롭게 이루어졌으며 경제발전의 시너지효과를 발휘하였다. 그러나 70년대부터 철도는 자동차의 급증, 고속도로의 잇다른 완공 등으로 그 유용성이 퇴색하기는 하였지만 아직도 중요한 육상운송기관으로서의 역할을 다하고 있다. 철도는 여타운송매체들보다 에너지효율성, 환경친화성, 대량성, 광역성, 저렴성, 신속성, 정시성 등과 같은 우월적 요인 때문에 여전히 매력적인 운송기관으로 존재하고 있다.

초기 산업화과정에서 한국사회는 소비재위주의 원조에 영향을 받아 산업화를 추진하였다. 60년대 대외지향적 경공업제품수출정책으로 산업화를 시작한 이후, 70년대 중반부터는 중화학공업을 본격적으로 추진하여 경제성장의 발판을 마련하였다. 산업화를 추진한 결과 한국사회는 경제체계, 계층구조, 가족체계 등 모든 분야에서 크나큰 변화를 가져 왔다. 특히 산업화를 추진하는 가운데 농공간, 도농간 경제적 격차를 심화시켰으며, 노동계급의 급증을 가져 왔으며, 중산층의 증가가 괄목하게 나타났다. 그러나 여전히 계층간 부의 불균형적 분배에 따른 갈등과 대립, 상대적 박탈감을 심화시키고 있으며, 특히 90년대 후반에는 IMF관리체제 영향으로 준비곤층의 양산과 계층구조의 양극화현상이 심화되고 있다.

산업화는 한국사회의 가족구조와 가치관의 변화를 가져왔다. 소가족

화가 급진전됨으로써 가족을 둘러싼 문제가 확대되고 있으며 친족과의 유대관계가 단절됨으로써 고립과 소외가 일상화되었다. 가족가치관의 변화로 가장의 권위가 약화됨으로써 가족의 구심점이 사라지는 한편 경로효친사상의 약화로 부모부양문제를 비롯한 세대간 갈등 등의 문제를 심화시켰다. 또한 자본주의적 산업화는 더 현실적이고 개인주의적 시장지향성을 보여 가족이기주의와 개인주의를 심화시킨 결과 비공동체적이고 비통합적, 비인간적 가치관을 형성시켰으며, 가치관의 혼란과 가치전도현상을 보편화시켰다.*

〈참고문헌〉

- 국민호, “동아시아 경제발전과 유교,” 『한국사회학』, 제31집 봄호, 한국사회학회, 1997.
- 김동춘, “남북한 이질화의 사회학적 고찰,” 『분단과 한국사회』, 역사비평사, 1998.
- 대한교통학회, 『대한교통학회지』, 제11권 제1호, 1993.
- 대한석탄공사, 『대한석탄공사 50년사(1950~2000)』, 2001.
- 대한토목학회, 『대한토목학회지』, 1996.
- 도홍렬, “분단 반세기 남북한 사회변화의 비교,” 『분단 반세기 남북한의 사회와 문화』, 경남대학교 극동문제연구소, 1996.
- 박순성, “남북한 경제의 비교,” 『사회과학논집』, 연세대학교사회과학연구소, 2003.
- 박종철, “남북한의 산업화 전략: 냉전과 체제경쟁의 정치경제, 1950년대~1960년대,” 『한국정치학회보』, 한국정치학회, 1995.
- 서재진, “남북한 계급구조의 변화와 사회갈등,” 『분단 반세기 남북한의 사회와 문화』, 경남대 극동문제연구소 1996.
- 여현덕, “남북한의 산업화와 정치변동,” 『분단 반세기 남북한의 사회와 문화』, 경남대극동문제연구소, 1996.
- 여성한국사회연구회 편, 『한국가족문화의 오늘과 내일』, 사회문화연구소, 1997.
- 오갑환, 『사회의 구조와 변동』, 박영사, 1996.
- 이갑수, “한국철도와 사회경제,” 『한국철도의 르네상스를 꿈꾸며』, 서선덕 외, 삼성경제연구소, 2001.
- 이길영, “한국철도의 과거, 현재와 미래,” 『한국철도학회지』, 제2권, 제2호, 1999.
- 이영환 편, 『한국시민사회의 변동과 사회문제』, 나눔의 집, 2001.
- 이용주, “한국 산업화의 실체와 허상,” 『한국사회학』, 제32집, 가을호, 한국사회학회, 1998.

- 장맹렬, “남북한의 산업구조비교(미간행),” 1998.
- 정재정, “한국의 철도역사,” 『한국철도의 르네상스를 꿈구며』, 서선덕 외, 삼성경제연구소, 2001.
- 조순, “한국경제의 발전전략,” 『계간 사상』, 봄호, 사회과학원, 나남출판, 1992.
- 조이제 · 카터 에카트 편저, 『한국근대화, 기적의 과정』, 월간조선사, 2005.
- 조정문 · 장상희, 『가족사회학』, 아카넷, 2001.
- 철도건설국 편, 『철도건설사』, 교진사, 1969.
- 철도기술연구원, 『철도기술백서』, 2003.
- 철도청, 『한국철도100년사』, 1999.
- 최강희, “한국의 철도 일백년,” 『대한토목학회지』, Vol. 44, No. 7, 대한토목학회, 1996.
- 통계청, 『한국의 사회지표』, 2002.
- 통계청, 『경제활동인구연보』, 1972, 1985, 1990.
- 통계청, 『한국경제지표』, 1993.
- 하용출 편, 『한국 가족상의 변화』, 서울대학교출판부, 2001.
- 한국도시연구소 편, 『한국도시론』, 박영사, 1998.
- 한국은행, 『한국의 국민소득』, 1982.
- 홍갑선, 『철도산업론』, 21세기한국연구재단, 1996.
- 홍두승 편, 『한국사회 50년』, 서울대학교출판부, 1997.
- 홍원탁, “기로에 선 한국경제,” 『계간 사상』, 여름(창간호), 나남출판, 1989.
- Appelbaum, R. P., *Theories of social Change* 1983.(김지화 역, 『사회변동의 이론』, 한울)
- Hoselitz, B. F., *Sociological Aspects of Economic Growth*, New York: Free Press, 1960.
- Lerner, Daniel, *The Passing of Traditional society*, Glencoe: fress Press, 1958.
- Murray, Andrew, *Off the Rails*, 2001.(오건호 역, 『탈선』, 이소출판사)
- Rae, J., *The Road and the Car in American Life*, M.I.T. press, 1971.

- Robinson E. Ronald, Davis B. Clarence, Wiburn E. Kenneth, *Railway Imperialism*, Greenwood Press, 1991.
- Rostow, W. W., *The Process of Economic Growth*, 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.