

태국 철도 건설 역사를 통해 본 인프라 건설의 정치적 동학: 제국주의 시대부터 아세안공동체 시대에 이르기까지*

채 현 정**

국문초록

보수되지 않은 채 오랫동안 구시대적인 이동수단으로 외면 받아 왔던 태국의 철도는 아세안공동체 시대를 맞이하며 대대적으로 개선을 위한 건설이 추진되고 있다. 더욱이 일대일로를 통해 본토와 아세안을 연결하려는 중국의 계획이 맞물리며 태국의 잠재되어 있던 철도 이동의 가능성이 주목받고 개발 사업을 일깨우는 촉매가 되었다. 하지만 국가의 주요 사업으로 주목받아온 철도 개발 사업은 개발 과정에 중국과의 지난한 협상 과정, 예산과 기술의 문제, 국내 정치의 불안정한 상황이 혼재되면서 더디게 진척되고 있는 실정이다. 고속철도 건설을 둘러싼 여러 협상의 과정, 계획이 지연되고 무산되는 과정은 국민 국가 성립 시기에 영국과 프랑스를 견제하고 조정하는 정치과정을 통해 태국의 근대 철도가 건설되었던 역사를 반추하게 한다. 아세안공동체 시기에 본격적으로 진행되는 태국의 고속철도 사업 역시, 초기의 철도 역사와 건설의 과정과 다르지 않은 정치적 성격을 내보이고 있기 때문이다. 19세기 말의 지정학적 상황과 마찬가지로, 고속철도 건설 과정에는 21세기에 고려해야 하는 지정학적 조건과 태국 내부의 정치적 갈등이 녹아있다.

* 본 논문의 일부는 서울대학교 아시아연구소(SNUAC)에서 발행하는 다양성+ 아시아(Diverse Asia) 2019년 9월호에 발표한 글을 바탕으로 작성한 것임.

** 덕성여자대학교 문화인류학과 조교수, hchae0405@gmail.com

본 연구는 인프라 건설의 과정에서 나타나는 논란이 현재에 고립된 현상이 아니라는 점을 주목하고, 과거 태국 초기 철도가 건설되는 시기의 역사적 과정을 함께 고찰한다. 첫째, 19세기 말 근대국가로 태어난 태국의 상황에서 철도 건설이 어떻게 계획되고 실행되었는지 살핀다. 이를 기반으로, 19세기 말 철도 건설 시기의 정치적 상황과 현재 철도 건설의 과정이 어떠한 유사한 성격을 가지는지 살펴본다. 둘째, 2015년을 기점으로 태국의 고속철도 건설 진행 사항에 대한 신문기사 자료를 중심으로 고속철도 건설이 드러내는 태국 국내외적인 정치 상황을 분석한다. 구체적으로 철도 노선의 선정, 속도를 결정하는 기술, 예산의 문제와 같은 건설의 세부적인 내용들이 실제로 어떠한 정치적 동향들과 함께 논의되고 있는지 살핀다. 이를 통해, 철도 건설의 초기 역사에서 반복되었던 외부 세력의 침략과 점령, 경제적 지배에 대한 우려와 반감을 고려한 정치가 현재에도 나타나고 있음을 증명한다.

태국 철도와 고속철도의 건설 과정은 제국주의 시대와 아세안 시대의 대내외적인 문제를 담고 있다. 건설 과정에서 철도는 외세 견제와 독립, 국가 통합, 경제 발전과 같은 시대적, 정치적 문제를 담고 있는 사회적 구성물이 되었음을 분석한다. 철도가 어디에 어떻게 개발될 것인가는 기능적, 경제적 효용의 결과보다 철도가 만들어지는 역사적 배경 속에서 어떠한 사회적, 정치적 이해관계가 작용했는가와 밀접한 관계를 맺으며 개발되고 있다. 궁극적으로 본 논문은 철도의 생산과 구성의 과정이 태국의 경제적, 지정학적, 국내적 정치적 현 상황에 대한 이해의 단초임을 밝힌다.

주제어: 태국, 고속철도, 일대일로, 인프라, 정치

I. 들어가며

백년이 넘는 역사를 가진 태국의 철도는 보수되지 않은 채 오랫동안 구시대적인 이동수단으로 외면 받아 왔다. 철도라는 명색이 무색하게 도로 교통수단보다도 오래 걸리는 것으로 악명이 높고 오래된 좌석과 내부 시설 때문에 관광객은 물론 태국인들조차 이용하기를 꺼려왔다. 방콕포스트에서 기획한 한 기사는 “코에서 먼지가 나오고,

몸에는 때 묻은 땀이 흐르고, 세 번을 감아도 머리카락에 묻은 쇳덩어리의 냄새를 없애기에 충분치 않다”고 3등칸 열차 여행의 경험을 묘사했다(Pongpipat 2015/3/3). 기사는 불편하고 느리지만 싼 가격 때문에 철도가 외국인 노동자나 빈민들이 선호하는 이동수단으로 이용이 제한되고 있다고 지적하며, “평균시속 90km의 80년 전 디젤 기관차” 철도가 쿤밍-싱가포르 철도가 건설될 계획에 따라 역사 속으로 사라질 것을 예고하고 있었다.

기사가 게재된 2015년은 아세안경제공동체의 선포를 앞둔 시기였다. 태국은 1950년대 이후로 도로 중심의 교통수단 건설 계획을 추진해 왔으나, 아세안 공동체 시대를 맞이하면서 국경을 인접한 국가들과의 철도 연결을 계획하고 국내 철도를 대대적으로 개선하고자 했다. 여기에는 일대일로를 통해 본토와 아시아, 아세안, 더 나아가 유럽까지 연결하려는 중국의 야심이 함께 드리워져 있다. 중국의 초국적인 철도 인프라 연결 계획은 태국의 잠재되어 있던 철도 개발 사업을 깨우는 촉매가 되었고, 태국은 중국의 협조와 지원 하에 국내 철도를 시속 200km의 고속철도 체계로 전환하기 위한 작업에 착수했다.

하지만 국가의 주요한 사업을 주목받아 온 지는 시간이 꽤 흘렀지만 정부가 대대적인 이름을 내걸고 건설을 추진하고 있음에도 고속철도 건설이 빠르게 진척되고 있지 않은 상황이다. 여기에는 중국과의 지난한 협상 과정, 예산과 기술의 문제, 국내 정치의 불안정한 상황이 혼재되어 있다. 고속철도 건설을 둘러싼 여러 협상의 과정, 계획이 지연되고 무산되는 과정은 최초의 태국 철도가 건설되었던 19세기 말의 상황을 반추하게 한다. 철도가 건설되기 시작한 때는 제국주의 열강이 인도차이나 반도를 탐색하고 식민 통치하던 19세기 말로 거슬러 올라간다. 국민국가 수립 이전인 이 시기에 사얌(Siam)의 조공국을 점령한 영국과 프랑스의 식민 세력은 당시의 사

얌에게 매우 위협적인 존재였다. 영국과 프랑스를 견제하고 국경 지역을 지배하기 위해 철도 건설은 필수불가결한 수단이었다. 당시의 철도 건설은 노선을 선택하고 건설 주체를 선정하고 철도의 속도와 노선을 선택하는 모든 과정에 외부 세력과 내부 권력을 견제하고 조정해야 하는 정치과정을 포함하고 있었다.

아세안공동체 시기에 본격적으로 진행되는 태국의 고속철도 사업 역시, 초기의 철도 건설의 역사와 다르지 않은 정치적 성격을 내보이고 있다. 19세기 말의 지정학적 상황과 마찬가지로, 고속철도 건설에는 21세기에 고려해야 하는 지정학적 조건과 태국 내부의 정치적 갈등이 철도를 둘러싸고 녹아있기 때문이다. 아세안이라는 하나의 단일 시장을 건설하기 위해 철도 건설은 기반 사업으로서 그 중요성이 막중하다. 철도 건설은 경제적 필요 때문에 중요한 국가사업으로 진행되지만, 어느 지역과 어느 지역을 연결하여 노선을 개발하는 것이 우선인가 하는 문제는 단순히 경제적인 차원에서만 고려되지 않는다. 여기에 아세안공동체를 구상하는 시대적 조건은 노선 선정과 개발의 문제를 국내 문제로 국한시키지 않는다. 중국과 인근 국가의 철도 건설을 함께 고려해야 하고, 노선 연결을 위한 기술적, 재정적 문제는 정치적 문제로 연결된다. 게다가 많은 예산이 투입되어야 하는 사안이기에 예산 사용을 매개로 국내 정치적 불안을 야기하기도 한다. 이러한 복잡한 상황은 철도 건설이 단순히 기반 시설을 개선하는 단순한 개발 사업이 아니라 철도라는 인프라스트럭처를 매개로 벌어지는 정치에 주목하게 한다.

본 논문의 문제의식은 현재 진행되고 있는 태국 고속철도 건설 과정의 지연과 번복을 주목하며 시작되었다. 하지만 인프라 건설의 과정에서 나타나는 논란이 현재에 국한된 현상이 아니라는 점을 주목하고, 과거 태국 초기 철도가 건설되는 시기의 역사적 과정을 함께 고찰한다. 본 연구는 철도 건설이 계획되고 실행되는 지난한 과정이

19세기 말 철도 건설 시기의 정치적 상황과는 어떠한 유사한 성격을 가지는지 살펴본다. 이에 기반하여 2015년을 기점으로 태국의 고속 철도 건설 진행 사항에 대한 신문기사 자료를 중심으로 고속철도 건설이 드러내는 태국 국내외적인 정치 상황을 분석한다. 구체적으로 철도 노선의 선정, 속도를 결정하는 기술, 예산의 문제와 같은 건설의 세부적인 내용들이 실제로 어떠한 정치적 동학들과 함께 논의되고 있는지 살핀다. 이를 통해, 철도 건설의 초기 역사에서 반복되었던 외부 세력의 침략과 점령, 경제적 지배에 대한 우려와 반감을 고려한 정치가 현재의 상황에서 어떻게 변이된 형태로 출현하고 있는지 증명하고자 한다.

II. 인프라스트럭처의 정치학

인프라스트럭처는 “기술, 행정, 재정적 기술의 결합물”로서 국가의 통치기술이 담긴 ‘기술정치(technopolitics)’의 산물일 뿐 아니라, 근대화와 발전의 열망을 전달하는 “기호학적이고 미학적인 수단(Larkin 2013: 329)”이다. 인프라스트럭처는 그것이 건설되는 과정에서 투입되는 기술, 행정 절차 상의 특징, 재정 투입의 정도 등과 연동되어 특정한 정치적 의미를 지니게 된다. 인프라스트럭처의 건설 과정에서 부여되는 정치적 의미는 인프라스트럭처가 상징적인 물질로서 통치의 수단이자 이데올로기의 전달 수단이 될 수 있게 한다. 또한, 인프라스트럭처가 완성된 시점에서는 기능과 효용에 따른 평가와 함께, 물질적, 디자인적 특징을 통해 발전과 진보를 전시하는 효과를 내기도 한다.

도로, 철도와 같은 인프라스트럭처 개발은 지역 발전을 위한 기본적인 토대사업으로 시행된다. 때문에 인프라스트럭처는 발전을 표상

하고 발전의 감각을 전달하는 것으로 인식되기 쉽다. 도로와 철도와 같이 특정한 지역 간의 연결을 전제로 하는 경우에는 그것이 연결되는 공간에 대한 상상을 가능하게 한다. 달라코글로우(Dalakoglou 2010; 2012)는 알바니아와 그리스의 국경도로가 알바니아 사회가 전지구적 시장으로 진입하고 유럽연합으로 통합되는 것을 반영하는 “기념비적인 물질”이라고 설명했다. 그리스의 완성된 도로는 발전을 표상하지만 알바니아의 비포장도로는 유럽연합의 바깥에 위치한 낙후한 경제를 상징한다. 도로가 확장되면서 알바니아인은 외부 세계와 시장과의 연결을 상상하고 알바니아의 발전을 상상할 수 있게 된다. 마찬가지로 페루의 도로 건설 사례 역시, 정치적 통합, 경제적 연결, 속도라는 ‘매혹(enchantment)’의 수사가 도로 건설 과정에서 재현되어 있음을 보여준다(Harvey & Knox 2012). 이처럼 여러 사회에서 인프라스트럭처는 다른 세계로 통하게 하는 물리적인 연결일 뿐 아니라, 다른 세계로 연결된 자신들의 사회를 상상하고 인식하게 하는 힘을 갖는다. 물리적 실체는 발전, 근대화, 다른 질서로 진입한다는 상상을 구체화시키고 개발을 평가하고 인식하고 해석할 수 있는 근거로 나타난다. 이러한 측면 때문에 인프라스트럭처는 발전을 도모하는 여러 국가에서 기념비적 사업으로 추진되며, 이를 통해 정치적 통합과 지지를 얻기 위해 이용되기도 한다.

대표적으로, 인프라스트럭처는 국가의 통합과 민족주의적인 감정을 전달하는 매개로 이용된다. 민족주의적인 감수성을 고취하려는 시도는 도시 경관을 구성할 때에 빈번하게 등장한다. 인도네시아의 건축을 시기별로 분석한 쿠스노(Kusno 2000)의 연구는 각기 다른 건축물이 어떻게 국가 정체성과 민족 통합을 위해 기여하는지를 보여준다. 식민시기에 인도네시아 전통 건축 양식은 인도네시아 문화에 대한 존중의 표시로 식민 정부에 의해 전유되었고, 식민 시기가 종결된 이후에는 기념비가 인도네시아의 독립과 근대적인 발전과

민족의 통합을 보여주기 위해 건설되었다. 수하르토의 신질서(New Order) 시기에는 각 지역의 전통적인 양식을 띤 건축물들이 인도네시아의 통합된 정체성을 보여주는 것으로서 강조된다. 즉, 각 시기마다 민족통합을 위해 다른 건축물이 활용되는 것을 보여준다. 쿠스노는 인도네시아 민족주의와 결합한 시기별 건축양식의 변화가 베네딕트 식의 “상상의 공동체(앤더슨 2005)”로 인도네시아가 형성되는 과정이 물질적으로 재현된 것이자, 건축물이라는 물질적 결과들이 단합된 인도네시아의 정체성을 만드는 과정에 기여하는 역방향의 관계를 강조하고 있다. 또한, 모신(Mohsin 2017)의 발리 전기 보급에 대한 연구는 인도네시아 정부가 관광산업의 중심이자 국제회의의 주최지인 발리를 인도네시아의 대외적인 체면을 세울 수 있는 방편으로 개발하면서, 발리의 마을에 인도네시아 화합에 대한 메시지를 신속하게 전하기 위한 의도 하에서 전기 보급 사업을 이용하였음을 보여준다. 모신에 따르면, 발리의 발전은 인도네시아 정부의 훈육적인 메시지를 전달하기 위해 방송위성과 TV 보급을 동시에 진행한 결과였다는 것이다. 이처럼 건축 양식과 도시 경관에 드러나는 물질성과 도시 인프라의 개발은 국가 통합을 위해 민족주의를 표상하는 정치적 산물로서 생산되고 작동하는 경우가 많다.

민족주의적 감정을 고취시키고 정부가 원하는 내부적인 통합과 일관된 정체성을 구축하는 인프라스트럭처는 그것을 누가 사용할 것인가, 누가 접근할 수 있는가, 누구의 편의를 중심으로 건설되는가에 따라서도 정치적 장치가 되기도 한다. 인프라스트럭처의 개발 주체가 누구인가에 따라서, 혹은 대형 개발 사업을 주도하는 국가에 의해 권리가 부여되거나 배제되는 결과를 낳는다. 뭍바이의 수도 공급에 대한 연구는 공공서비스에 대한 접근이 기술적, 정치적 ‘압력’을 동원할 수 있는 시민의 능력에 따라 불균등하게 공급되는 현실을 보여준다. 도시의 수도 시설 개선이 선거의 표심을 얻는 주요 공약으

로 거론되고 정치적 압력을 더 많이 동원할 수 있는 마을의 수도 시설은 빠르게 개선된다. 수도관을 끌어올리는 일은 행정적인 절차에 관계없이 의례적으로 의원의 추천에 따라 진행된다. 아난드(Anand 2011)는 마을 주민의 사회적, 정치적 관계에 따라 공공 서비스를 요구할 수 있는 권한의 정도가 달라지는 것은 인프라스트럭처에 대한 요구에 의해서 규정되는 도시의 성원권을 보여주는 것이라고 분석한다. 이와 같은 연구들은 인프라스트럭처가 시민과 국가의 관계를 보여주며 시민의 정치적 권한이 협상되는 토대임을 보여주고 있다.

이처럼 국가는 기술적인 편의를 제공한다는 명목 하에 인프라스트럭처를 개발하지만, 여기에는 국민을 통합하고 훈육하려는 정치적 의도가 내포될 때가 많다. 인프라는 개발에 대한 개인의 감정을 투영할 수 있는 대상이자 나아가 정치적인 협상이 벌어지는 대상이다. 인프라스트럭처를 어떻게 이용하고 그것에 접근할 수 있는 권리를 얻는가의 문제(Von Schnitzler 2008; 2013)뿐 아니라, 인프라스트럭처를 둘러싼 협상의 과정이 어떻게 지정학적인 관계 속에서 외부 세력을 견제하고 내부를 통합하는 데 활용되는지 살펴야 한다. 더욱이 인프라스트럭처가 외부로의 확장과의 연결의 매개가 되는 상황에서 인프라스트럭처 건설을 구상하고 내용을 구체화하는 일련의 과정이 외부에 대한 개입을 최소화하고 내부적 통합을 극대화하는 수단이 되는지 살펴볼 필요가 있다.

본 연구는 서구 세력에 대한 견제와 민족국가 태국을 통합하기 위한 수단으로 제국주의 철도가 건설되는 과정을 살핀다. 그리고 시대적 분위기가 변화한 20세기 중반 이후의 아세안 공동체의 흐름이 고속철도 건설 과정에서 국민통합과 외세에 대한 견제의 감정을 재생산시키고 있음을 살펴보고자 한다. 이를 통해, 태국의 고속철도 건설이 외부에 대한 견제와 내부의 통합을 위한 수단으로 활용되고 있

음을 밝히고, 이것이 태국의 경제적, 지정학적, 국내적 정치적 현 상
황에 대한 이해의 단초임을 설명할 것이다.

Ⅲ. 제국주의 시대의 영토 수호를 위한 철도의 정치학

1. 19세기 말 유럽 제국주의 세력과 최초의 태국 철도 방콕-코랏(Khorat) 노선

태국은 전통적으로 수상 운송이 발전해 왔다. 방콕 인근의 중부 평원은 짜오프라야 강과 그 지류를 따라 수상 이동이 중심이 되었고, 북부는 핑 강과 난 강, 북동 지역은 메콩 강과 그 지류가 수상 이동의 주요 경로로 이용되었다. 뿐만 아니라, 남부 지역은 짜오프라야 강의 지류와 타이만에 의해서 수상과 해상 이동이 중심이었다. 육상 운송이 수상 운송의 속도와 편리성을 따라잡지 못하는 상황에서 철도는 인도차이나 반도에 진출한 유럽 국가의 기술과 정치경제적 필요에 의해 등장하게 되었다. 유럽의 문물인 철도는 버마와 말라야의 영국, 베트남의 프랑스, 필리핀의 스페인으로부터 소개되었다¹⁾. 19세기 말 태국과 국경을 면한 지금의 미얀마, 라오스, 캄보디아에는 영국과 프랑스가 점령한 상태였다.

사얌(Siam)의 왕 쥘라롱꼰(Chulalongkorn)이 1871년 자바의 철도

1) 국가별 최초의 철도 (Kakizaki 2012에 기초하여, 필자가 재구성)

국가	연도	노선
인도네시아	1867	Semarang
버마	1877	Rangoon-Prome(pyay)
베트남	1885	Saigon-Mytho
영국령 말라야	1885	Taiping Por Weld line
필리핀	1892	Manila-Dagupan
태국	1897	Bangkok- Ayuthaya

건설 현장을 직접 방문할 정도로 관심을 보였지만, 태국의 영토 내에 철도 건설이 착수할 때까지는 여러 계획이 제안되고 거절되는 시간이 필요했다. 철도가 소개된 보우링 조약(Bowring Treaty)부터 철도 건설이 착수하기까지 영국과 프랑스의 영향력을 견제하기 위해서 노선이 변경되고 공사 주관자를 교체하는 등의 협상과 전략적 선택이 이어져야 했다.

철도가 사얌에 처음 소개된 것은 1855년 보우링 조약 체결에 대한 답례로 1857년 영국의 퀸 빅토리아 함이 증기선을 가져온 때였다. 본격적으로 태국에 철도 건설을 고려하게 된 계기는 1859년 크라(Kra) 해협을 연결하자는 영국인의 제안에 의해서였다. 하지만 구체적으로 철도 건설 계획이 논의되기 시작한 것은 1860년에 이르러서였다. 영국은 버마와 중국의 원난을 잇는 철도를 건설하려고 했으며, 버마의 몰라마잉(Mawlamyine)에서 원난까지 이르는 노선을 통해 태국의 딱(Tak), 람땡(Lampang), 치앙라이(Chiang Rai)에 철도를 놓기를 계획했다. 사얌 정부는 영국이 제안한 철도 건설 제안을 받아들이지 않았다. 왜냐하면 이 철도가 태국 북부와 그 이남을 분리하는 결과를 초래할 것이라고 우려했기 때문이다. 사얌의 정부가 영국을 경계했던 이유는 북부 조공지역에 대한 접근과 통치력 상실에 있었다. 특히 철도가 가져올 놀라운 이동 속도는 사얌 정부가 북부 지역을 영국보다 효율적으로 관리할 수 없을 것이었기 때문이다. 당시 육로 연결이 불가능한 방콕에서 딱까지 증기선을 타고 9일이 소요되는 반면, 영국이 철도를 완성할 경우 몰라마잉에서 딱까지 하루면 이동할 수 있다는 계산이 있었다(Kakizaki 2012: 7-9). 이처럼 영국이 제안한 철도 노선이 완성된다면, 영국의 북부 조공 지역 영토에 대한 접근성이 높아지고 사얌이 이 지역에 대한 통제력을 잃을 염려가 있었기에 철도 건설을 쉽사리 결정되기 어려웠다.

한편으로, 영국이 제안한 노선을 받아들이기 어려웠던 또 다른 이

유는 사얌의 입장에서 영국의 철도 건설 제안을 받아들이는 것이 또 다른 영토적, 외교적 위험을 감수해야 하는 것이었기 때문이다. 라오스, 캄보디아, 베트남을 점령한 프랑스 역시 메콩강을 따라 원난과 연결하는 철도 노선을 계획 중이었는데, 여기에도 사얌의 조공국의 영토가 포함되었다(Kakizaki 2012: 7). 메콩강 동쪽을 점령하여 중국 서남부로 진출하려는 야심에 찬 프랑스는 이 지역에 철도를 건설하고자 했다. 프랑스는 영국처럼 구체적인 철도 계획안을 태국 정부에 제안하지 않았지만, 제국주의 세력의 틈바구니에서 풍전등화와 같은 사얌에게 철도 건설 계획은 존재만으로도 위협이 되었다.

1860-1890년 사이 메콩강변의 조공국을 둘러싼 국경 설정을 두고 프랑스와 벌인 갈등의 역사는 사얌 정부가 철도 건설과 노선 결정에 치밀한 외교적 계산을 깔고 있었음을 이해할 수 있게 한다. 지금의 캄보디아 영토인 바탐방(Batambang)과 시엠립(Siem Reap)을 두고 권리를 주장하는 프랑스에게 두 지역의 종주권을 할양한 사얌의 입장에서 프랑스를 견제하는 것은 중요했다. 1867년 당시 캄보디아는 베트남과 사얌의 보호를 동시에 받고 있었다. 베트남을 점령한 프랑스는 베트남의 조공국이었던 캄보디아에 배타적인 관할권을 얻었다 여겼고 보호조약을 맺도록 했다. 사얌은 캄보디아와 비밀 보호 조약을 체결하며 캄보디아 영토의 속국을 사얌의 영토에 포섭시키려 노력했지만 프랑스가 군사적 행동을 취할 것이라는 위협에 굴복하여, 캄보디아에 대한 종주권을 완전히 포기하고 말았다(김영애 2002: 191-195, 조흥국 2015: 70-72). 또한, 1880년대 파위(Auguste Pavie)와 가니에르(Francis Garnier)와 같은 프랑스인의 메콩강 인근 지역에 대한 탐험이 활발하게 이루어지면서 루앙프라방(Luang Prabang)을 포함한 라오스 지역 사얌의 종주국에 대한 프랑스의 영향력이 확대되기 시작했다. 급기야 1893년에는 메콩강 인근 지역을 확보하기 위한 사얌의 군대가 프랑스와 충돌하며 프랑스 상인과 영사가 사얌

하는 사건이 발생했고, 이에 대한 배상을 요구하는 프랑스 포함이 짜오프라야 입구까지 포진하는 싹남(Paknam) 사건이 연이었다. 이러한 프랑스의 위협으로 사얌은 프랑스가 요구한 메콩 동쪽의 라오스 지역을 양도할 수밖에 없었다. 태평천국 운동 이후 밀려내려온 잔당들에 의해 혼란해진 루앙프라방은 사얌이 아닌 프랑스에 도움을 청하면서 사얌은 루앙프라방 종주권을 상실했고, 속지였던 위앙짠과 째짜역시도 프랑스에 할양했다. 이러한 희생의 결과로 사얌은 영국과 프랑스의 조약을 통해 인도차이나의 완충국으로서 독립을 유지할 수 있었다(소병국 2020: 281-282, Wyatt 1984: 202-204).

이처럼 변방의 조공국의 관할권을 둘러싸고 서구 세력과 외교적 갈등에 놓여 있던 사얌에게 영국과 프랑스가 제안한 철도 건설을 용인하는 것은 종주권과 영토 상실의 위험을 감수하는 것이었다. 사얌의 입장에서 영국의 제안을 받아들이는 것은 프랑스가 태국 동부의 영토를 철도 건설에 활용하는 빌미를 주는 것이었으므로, 영국의 제안을 쉽게 받아들이기 어려웠다. 하지만 영국의 제안을 완벽하게 거절할 입장도 아니었기 때문에 영국의 계획을 수용하지 않는 대신 치앙마이와 방콕 노선을 새롭게 제안하였다(Kakizaki 2012: 7-10).

철도 건설을 결정하기에 앞서 독일과 영국의 회사는 철도 노선을 정하기 위한 조사에 착수했다. 영국 편차드(Punchard) 사가 철도 노선에 대한 조사를 시행했고, 뒤이어 독일 정부가 파견한 기술자가 철도 노선의 타당성에 대한 조사를 실행했다. 영국의 편차드 사는 방콕-치앙마이(Chiang Mai) 노선을 주요 노선으로 선정한 반면, 독일은 방콕-코랏(Khorat) 노선을 주요 노선으로 택하였다. 사얌 정부는 독일 기술자의 조사가 경제적 타당성에 대한 구체적인 수치로 노선의 효율을 증명하였다는 이유로 방콕-코랏 노선을 먼저 건설하기로 결정하였다(Kakizaki 2012: 11). 하지만 표면적 이유와 달리, 앞서 언급한 것처럼 영국이 철도를 빌미로 사얌이 관리하던 조공국 영토

내로 접근하는 것을 막기 위한 정치적 의도가 담겨 있는 것이었다. 뿐만 아니라, 이는 프랑스의 짜오프라야 강 침범으로 지연된 철도 건설 보상을 요구한 영국 정부에 대한 사얌 정부의 분노가 포함된 결정이었다(Holm 1991: 124-126).

결국, 철도 노선에 대한 영국과 사얌의 논의가 북부 지역을 중심으로 오갔음에도 불구하고, 태국의 최초 철도 노선은 방콕과 북동부를 연결하기 위해 1897년에 완공된 방콕-아유타야(Ayutthaya) 구간이 되었다. 쌀과 물자 운송을 위한 경제적인 수단으로 철도 건설의 필요성은 의심할 여지가 없었다. 여기에 메콩강 인근에 주둔한 프랑스 군보다 코랏 고원으로의 육로 접근성을 높이겠다는 목적은 사얌 정부가 코랏 노선의 건설을 서두르게 만들었다. 그 결과, 코랏 라인의 일부 구간인 방콕-아유타야 구간이 완공되면서 태국의 최초 철도 노선이 되었다.

태국에 도입된 최초 철도 노선은 제국주의 세력에 의해 소개되었고, 영국, 독일의 회사들이 주도하여 계획되었다. 하지만 사얌 정부는 변방의 조공국을 잃지 않기 위해 철도 노선을 결정하고 건설을 전담하는 회사를 선택하는 데에 정치적, 외교적 노력을 기울여야 했다. 중앙과 국경 간의 연결성을 높이고 제국주의 세력이 사얌의 영토에 대한 접근성을 약화시키기 위한 목적으로 철도 건설이 계획될 수밖에 없었다. 계획이 먼저 세워졌던 북부 노선보다 코랏 노선이 먼저 건설에 착수하게 된 것은 사얌을 둘러싼 대외적인 관계가 철도 노선 결정과 건설에 지대한 영향을 미쳤음을 보여주는 것이다.

2. 근대국가 태국의 국경설정과 북부(방콕-치앙마이)와 남부(방콕-말라야) 철도 노선

사얌이 서구의 제국주의 권력을 피하기 위해 수행한 작업을 내부

적 통합, 영토의 상실, 독립 왕국 사얌의 생존이라는 세 가지 이슈로 요약할 수 있다면(Wyatt 1982: 181), 태국의 철도 건설 역시 이 세 가지 주제 속에서 이해되어야 한다. 중앙 집권을 강화하고 서구와 대별되는 근대국가로 거듭나는 과정에서 태국의 철도는 변방의 조공국을 지리적, 정치적, 행정적으로 통합하는 수단으로써 건설되었다. 앞서 살펴본 바와 같이, 영토 상실을 동반한 국경선 긋기의 과정은 태국 철도의 건설을 이해하는 중요한 요인이었다. 뿐만 아니라, 사얌이 생존을 위해 근대국가의 경계를 설정하고 내부적 통합을 이루어 나가는 과정 역시 철도 건설과 함께 추진되었다.

사얌이 철도를 건설하기 시작한 때는 제국주의 세력이 주변을 장악했을 시점이자, 사얌이 외국 세력과 타협하여 국경을 서구적인 관점에서 확정하는 시기였다. 사얌이 조공국에게 정치적, 군사적 안정성을 제공하고 조공국의 신민이 사얌에게도 종속됨으로써 유지되었던 중첩적이고 유동적인 경계의 개념은 서구 세력의 침략과 함께 불가피한 변화에 직면했다. 도시국가의 형태인 조공국 ‘므앙(Muang)’²⁾은 위계적이고 중층적인 경계의 단위이지만 하나의 위계나 배타적인 경계와 주권으로 구분되지 않았다. 하나 이상의 종주국을 가지고 유동적으로 보호를 요청할 수 있었던 변방의 므앙들은 그 자체로 완충지대이자 경계였고 다른 왕국으로 연결되는 공간이었다(Winichakul 1994).

19세기 중엽의 영토 관념은 사얌의 직접적 행정 통제가 미치는 내지방, 내지방과 조공국 사이에 있는 외지방, 치앙마이와 루앙프라방과 같은 조공국으로 나뉘어져 있었다. 이 중에서도 변방이었던 조공국은 독립적으로 재정을 관리하고 정부를 구성할 수 있었을 뿐 아

2) 므앙의 개념은 1941년 이후로 근대 지리의 문법에 기초한 용어인 ‘쁘라텟(Prathet)’으로 대체되었다. 현재 태국어로 ‘쁘라텟 타이’로 불리는 태국은 유연한 경계의 ‘므앙’이었던 정치체에서 선으로 구획된 근대적인 영토 경계를 가진 국민국가 개념으로 변화한 것을 반영한다.

나라, 법 제도를 독자적으로 유지하고 자연자원과 노동력을 동원할 수 있는 등 자율적인 정치체였다(조흥국 2015, Ongsakul 2005, Ramsay 1976). 하지만 19세기 말의 인도차이나 반도의 상황은 사얌이 조공국을 잃지 않기 위해서는 북부의 란나(Lanna), 북동부의 란쌍(Lanxang), 남부의 끄다(Kedah) 등의 왕국을 근대적 국경 개념의 영토로 포섭해야 하는 상황에 놓이게 했다. 그러기 위해서는 사얌의 방콕에서 국경인 조공국으로 이동하는 교통편의 건설이 매우 중요한 사안이 되었다. 다시 말해, 19세기 말에 시작된 철도 건설은 국경 지역을 효율적으로 통제하고 중앙으로부터 국경 간의 이동을 빠르게 만드는 내부적 통합의 목적이 컸다.

사얌 정부가 철도로 방콕과 변방을 연결해야겠다고 결정하게 된 중요한 계기 중 하나는 루앙프라방과 메콩강 서쪽 지역에서 일어난 원난인의 반란이었다. 당시 사얌의 조공국이었던 루앙프라방과 시앙캉(Siang Khwang)에 태평천국의 난으로 이주해 온 호(Ho)족이 반란을 일으켰고, 쫄라롱꼰 왕은 종주국으로서 조공국을 보호하고 프랑스를 견제하기 위해 두 차례에 걸쳐 원정대를 파견했다(Wyatt 1982: 200-202). 그러나 두 번의 원정대가 반란을 진압하는데 실패했을 뿐 아니라, 군사들의 식량을 운송하는 과정에서 엄청난 손실이 발생했다. 철도와 도로가 개통되기 이전에는 수로를 이용한 운송이 보편적이었는데, 짜오프라야 강을 따라 북부 지역까지 운반한 식량을 육로로 운반하여 메콩강까지 이송하는 중간 과정에서 원정대는 많은 식량을 잃었다. 이에 쫄라롱꼰 왕은 육로 수송의 중요성을 크게 깨달았고 철도 건설을 결정하게 되었다(Kakizaki 2012: 10).

이러한 계획들은 1902년 프래(Phrae)에서 일어난 반란을 계기로 실현되기 시작했다. 프래의 난은 사얌의 통제 하에 조공국 란나를 포섭하려는 과정 중에 나타난 저항이었다. 버마 지역의 산(Shan) 주민과 란나는 자유롭게 왕래하던 관계였지만, 사얌이 버마의 영국과

국경을 확정짓고 변방을 통합하는 과정에서 주민들이 국경을 넘어 이동하고 거주하는 것을 금지하기 시작했다. 사얌 정부가 변방의 세제를 중앙으로 통합하면서 란나의 왕과 귀족들의 불만도 거세졌다. 이러한 불만이 관공서 습격 사건으로 표출되고, 인근의 람퐁(Lamphun), 람땡, 치앙라이 지역으로 반란이 번졌다(Ongsakul 2005: 206, Ramsay 1976: 29-30).

조공국에서 발생한 반란은 사얌 정부가 근대국가로서 변방을 중앙의 통제로 강력하게 포섭하는 결과로 이어졌다. 사얌의 중앙집권화는 행정, 세제 개혁으로 나타났고, 같은 맥락에서 변방을 효율적으로 통제하고 군사 및 물자를 원활하게 교류하기 위한 철도 개발이 착수되었다. 사얌 정부는 영국의 몰라미앙-윈난 노선과 멀리 떨어진 노선을 설정하되, 방콕-람땡-프레 등을 지나 북부 국경지역인 치앙마이로 연결하는 북부 노선을 개발하였다. 영국의 제안과는 다른 노선을 결정하였지만, 철도 건설에는 영국과 프랑스의 자금이 제공되었다. 이렇게 시작된 북부 노선은 1905년 팍남포(Paknampho), 1908년 핏사눌록(Phitsanulok), 1909년 우따라딧(Uttaradit)을 연결하게 되었고, 1916년에는 람땡, 1922년에 치앙마이 구간까지 완성되면서 방콕과 북부를 연결하는 주요 노선이 되었다(Kakizaki 2012: 9-15).

1909년부터는 방콕과 말레이 반도를 연결하는 남부 노선도 건설되기 시작했다. 사얌 정부는 방콕-말레이 반도 철도 건설에 별 관심이 없었으나 말라카를 점령한 영국의 압력으로 남부 노선의 건설이 속도를 내었다. 남부 말레이의 주석 광산과 고무 플랜테이션에서 생산된 물자가 싱가포르와 빼낭으로 수출되면서 남부 말레이의 경제 관계는 사얌의 방콕보다는 말라야와 더 돈독할 수밖에 없었다. 이에 위기를 느낀 사얌 정부는 영국으로부터 대출받아 말레이 반도를 연결하는 철도 노선 공사에 서둘러 착수하게 된다. 1911년에 핏차부리(Phetchaburi) 노선이 연결되고, 1916년 방콕과 송클라(Songkhla)가

지 연결되는 노선이 완성된 이후, 1918년에는 말라야 서부해안 노선인 빠당 베사르(Padang Besar)까지, 1921년에는 말라야 동부 해안선인 수응아이 꼴록(Sungai Kolok)까지 연결되었다. 이는 태국과 말레이시아를 연결하는 태국 최초의 국제철도이기도 했다(Kakizaki 2012: 17-18).

이처럼 북부 철도와 남부 철도 노선 확정과 건설 착수의 과정은 서구 제국주의의 세력으로부터 영토를 수호하고, 영국 세력이 통제하고 있는 북부와 남부 지역에서 중앙정부가 통제력을 잃지 않으려는 노력이 함축되어 있다. 국토 수호의 목적이 컸기에 철도 건설은 철저히 국가 주도로 이루어졌고, 윈난-몰라마잉 노선처럼 영토 침입의 위협이 보이는 계획은 사전에 배제했다. 철도 건설 이후로 국경지역은 근대 국가 이전의 주변의 조공국과의 정치적, 경제적 관계가 사라지고 중앙으로 긴밀하게 연결되게 되었다.

3. 2차 세계대전과 군수용 국제 노선

철도 중심의 교통 건설 계획이 사그라든 것은 1932년 입헌군주제가 선포되고 철도부에 미치는 왕실 영향력이 축소되면서부터이다. 철도 관리부는 통상교통부로 전환되었고 철도 중심의 건설 계획은 1936년 국가도로건설 계획으로 중심이 옮겨갔다. 국가도로건설 계획으로 비포장도로에서부터 분절적으로 연결되어 있던 도로들을 개선해 방콕에서부터 국경 근처까지 연결시키게 되었다. 뿐만 아니라, 도로는 이미 건설되어 있는 철도 노선과 병합되는 노선을 우선으로 건설하기로 해 국토 전역의 이동로를 확보하였다(Kakizaki 2012: 63).

입헌군주제가 시작된 이래로 도로 건설이 증가한 것은 사얌의 왕실, 귀족, 엘리트 중심의 교육과 거기에서 비롯한 경제적, 직업적 이

해관계가 인프라 건설 계획에 반영된 때문이었다. 교육에서의 차별은 사암의 왕족과 귀족들만이 유럽 중심의 엘리트 교육을 받을 수 있게 하고, 중간계층 이하의 사암인들은 전통적인 불교 사원 교육을 받을 수 있게 구분되었다. 라마 4세 이래로 근대적 교육이 도입되었지만 태국 관료사회를 구성할 수 있는 교육은 엘리트 자제에게 한정했다(조흥국 2015: 149-151). 왕족 중심의 엘리트 교육과 관료사회 구축은 서구의 기술을 배운 충분한 전문인력을 배출할 수 있는 기회를 제약했다. 철도 건설에 필요한 왕실철도부의 고위 관리자가 사암인으로 구성된 것은 귀족들의 반대를 무릅쓰고 철도 기술 습득을 위한 장학금을 도입한 이후에야 가능해졌다³⁾. 기술직 배출에 무관심했던 엘리트 중심의 교육 제도를 유지하려고 했던 것은 서구의 기술과 관념이 왕실과 귀족에 대한 존경을 무너뜨릴 것으로 우려했기 때문이다. 또한, 육로 이동수단으로 운송사업을 해 오던 소규모 사업기들이 존재했는데, 도로 건설은 이러한 집단의 경제적 이득을 도울 뿐 국가 재정에 큰 보탬이 되지 못한다는 것이 전제군주의 생각이었다. 하지만 입헌군주제에 적극적으로 가담한 세력이 도로가 철도보다 건설 비용의 측면에서 효율적임을 강조하면서, 점차적으로 태국의 도로가 인프라 건설에서 우위를 차지하기 시작하였다. 그 결과, 1932년부터 2차 세계대전이 발발할 때까지 건설된 도로는 3000km에 달했다(Holm 1991: 127-128).

하지만 입헌군주제 이후로 관심에서 벗어났던 태국의 철도 건설은 중일전쟁과 유럽의 위협 속에 1941년에 국가철도건설계획으로 재등장하였다. 이는 도로 위주의 개발 계획에서 예외적으로 철도 건설을 촉진하는 계획안이었다. 태국의 철도 건설이 다시금 활성화된

3) 장학 프로그램은 푸라차트라(Phurachattra) 왕자가 1918년에 설립했다. 왕자는 미국, 영국, 프랑스 등지로 기술을 배우러 학생들을 파견했고, 귀국 후에도 지속적으로 기술을 업데이트하도록 유학을 장려했다. 이러한 노력으로 1921년에는 왕실철도부의 모든 고위 관직자가 사암인으로 채워질 수 있었다(Holm 1991: 127)

것은 일본이 태국을 점령하면서 전쟁 물자를 동원하기 위해 군수용 철도 건설이 필요했기 때문이다. 일본군은 태국 남부로 물자를 수송하기 위해 남부 철도 노선을 적극적으로 활용하였고, 인도차이나 반도를 연결하는 국제적인 노선의 건설을 서둘렀다. 캄보디아와 태국 영토를 잇는 철도 노선을 1943년에 완성하여 프놈펜-방콕-말라야를 연결하는 군수품 운송로가 마련되었다. 또한, 인도차이나 반도 북부로 물자를 유통시키기 위해 태국-버마 구간의 철도 건설을 착수하여 같은 해에 완성하였다. 특히, 태국-버마 구간은 일본의 대동아공영권을 이루기 위해 일본-중국-버마-싱가포르를 연결하는 철도 노선으로 ‘죽음의 철도’로 잘 알려진 노선이다. 태국에서 시작하여 버마 테나세림(Tenasserim) 구역까지 415km에 달하는 구간을 1942년 7월에 공사를 시작하여 1943년 10월에 마무리하기 위해 6만 명의 전쟁포로와 2만 명의 아시아계의 노동자를 착취하였다. 무더운 날씨와 질병과 싸우며 혹독한 노동 환경을 견디지 못한 2만 여명의 전쟁포로와 절반가량의 아시아계 노동자가 사망하였다(Kakizaki 2012: 84-89).

군수용 철도가 목적이었던 태국의 철도 건설은 2차 세계대전의 종전과 함께 급감하였다. 1951년 새로운 철도 건설 계획을 선포하기는 하였지만, 국가가 온전히 감당해야 하는 예산의 무게를 이기지 못해 많은 노선이 계획 단계에 머물러 있게 되었다. 1920년에서 1941년 사이에 건설된 철도가 1000km에 달한 데 반해, 1941년에서 1960년 사이에 건설된 철도는 고작 280km에 불과했다는 사실(Kakizaki 2012: 117)은 전후 태국 철도 건설이 매우 축소되었음을 보여준다⁴⁾.

4) 1960년대 이후에는 내수 산업의 성장과 함께 고속도로의 중요성이 더욱 부각되었다. 고속도로 건설이 증가하고 도로 상태가 개선되면서, 이동 속도가 빨라지고 방콕에서 다른 지역으로 물자를 수송하는 데 드는 비용이 철도보다 도로가 훨씬 적었기에 철도 개발에 대한 수요는 적게 유지되었다. 또한 내수 산업으로 자동차, 오토바이 생산과 소비가 함께 증가하면서 도로 교통의 수요는 더욱 증가하였고 철도의 노후 상태는 지속되었다.

전제왕권에서 입헌군주제로 정치 체제가 변화한 것은 철도 건설의 약화와 쇠퇴를 동반했다. 국내 통합을 위한 정치나 국경지역 지배를 위한 통치의 수단으로서 철도의 중요성이 약화된 시기에 접어들었고, 철도의 중요성이 약해진 만큼 철도와 열차도 노후해 갔다.

IV. 아세안 시대의 고속철도 건설과 기술과 속도의 정치학

철도가 다시금 정치적으로 중요해진 것은 아세안 시대에 접어들면서 부터이다. 아세안의 시장과 외부의 시장을 연결시키기 위해서 철도를 개선하고 이동의 효율성을 높여야 한다는 인식이 커지며 철도는 지배, 연결, 발전의 동력으로 묘사되기 시작했다. 아세안 시장에 지배력을 넓히려는 중국의 적극적인 인프라 개발과 투자가 도입되면서 철도의 중요성은 배가되었고, 철도를 고속철도로 승격시키기 위하여 막대한 예산과 정치적 계산이 개입하는 사업이 가속화되기 시작했다.

1. 아세안과 중국의 협력: 중국의 일대일로와 태국의 고속철도

냉전이 종식된 이후로 아세안의 협력은 세계경제의 블록화에 적극적으로 가담하는 방식으로 진행되었다. 동아시아, 미국, 유럽 국가의 아웃소싱 산업을 유치하기 위해서 아세안의 국가들은 아세안 단위의 교역 편의를 앞세워 경쟁력을 확보하기 위해 노력했다. 개혁개방 이후 중국이 세계의 생산 공장으로서 중요성이 강화되자, 개별 국가 간의 경쟁으로는 해외투자를 유입시키는데 제약이 따를 수밖에 없는 상황에 직면하였다. 아세안은 역내 교역 장벽을 줄이는 경제공동체 구축을 정치, 사회, 문화 분야의 협력보다 우선순위에 두었

고, 역내의 자원과 생산부품 이동을 용이하게 하는 인프라 개발 협력을 중점적으로 실행했다. 아세안 단위의 협력을 추동하기 위해 하위 협력체로 구성된 메콩유역(the Greater Mekong Subregion)개발과 같은 프로그램의 초기 예산의 대부분은 인프라 개발에 투입되었다. 1992년부터 2011년까지 투입된 140억의 메콩유역개발 사업 예산 중 대부분이 도로, 철도, 고속도로 건설을 위해 사용되었으며, 이러한 사업은 제도적, 인적 연결을 위해 필수불가결한 조건으로 주요하게 여겨졌다(Glassman 2010).

다른 한편으로, 중국의 경제발전이 아세안 협력의 발전 속도를 압도하면서, 아세안의 경제협력에 중국의 국내 개발 정책의 변수가 개입하는 현상이 나타났다. 중국은 저개발 지역인 서남부를 육성하기 위해 낙후한 사회기반시설을 개선하고 외국 투자를 유치할 수 있는 기반을 닦아 중국의 지역불균형을 타개하고자 했다. 서부대개발 계획은 티벳, 신장 위구르, 광시장족자치구, 몽골자치구 등 소수민족의 자치지역으로 GDP가 낮고 중국 주류 사회에 통합되지 못한 지역을 개발하는 것이었다. 중국 정부는 서남부의 분리주의를 개방개혁을 통한 경제발전으로 무마시키고자 했고, 이를 위해서 국경 밖 중앙아시아를 서부 개발과 적극적으로 연결하는 서진정책을 추진한다(김옥준 2015; Phanishsarn 2006). 이러한 계획은 중국의 서남부 지역과 가까운 아세안 국가의 개발 계획과 연계될 수밖에 없었는데, 철도 건설은 아세안을 관통하는 쿤밍-싱가포르 철도 계획으로 연결되었다.

아세안의 고속철도 건설은 중국의 일대일로(一帶一路, Belt and Road Initiative, BRI) 계획의 영향이 크게 미친다. 일대일로는 중국, 중앙아시아, 유럽을 연결하는 실크로드 경제권의 육상 실크로드와 아세안 국가들과 해상협력을 기초로 동남아시아, 서남아시아, 유럽, 아프리카까지 이어지는 21세기 해양 실크로드를 의미한다. 2013년

중앙아시아 순방 중 시진핑 국가주석이 ‘실크로드 경제벨트’ 구축 구상을 발표하고, 인도네시아에서 ‘21세기 해상 실크로드’ 공동 건설을 제안한 이후로 일대일로 전략이 구체화되었다. 일대일로 전략은 일대일로에 포함되는 지역을 하나의 시장과 생산네트워크의 공동체로 구축하기 위해, 교통, 통신, 물류, 금융, 인적 교류 등을 원활하게 할 수 있는 제도와 기반시설을 정비하는 계획을 포함하고 있다(김옥준 2015; 김인 2018).

중국은 일대일로를 위하여 국내는 물론, 국경 너머 범아시아 차원의 철도와 도로 개발에 나섰다. 중국은 국내 개발로서 베이징을 중심으로 중국의 국토를 4종 4형으로 연결하는 철도망을 계획하고 2015년에는 7801억 위안(약 136조원)의 예산을 투자하는 고속철도 건설을 계획하였다(김주연 2015). 여기에서 중국이 일대일로 국가에 수출하는 데 철도 운송이 차지하는 비중이 높다는 사실을 주목해야 한다. 2017년 기준으로 일대일로 국가에 철도 운송을 통해 수출한 비중은 전년 대비 34.5% 증가하였다(김인 2018:316). 이는 일대일로 전략에서 철도가 차지하는 중요성을 가늠할 수 있도록 한다.

일대일로에서 아세안이 차지하는 중요성은 중국의 서남부와 아세안의 연결 때문이다. 중국은 일대일로 계획을 서남부의 발전의 동력으로 삼기 위해 경제적으로 낙후한 서북부 5개성, 산시성, 닝샤 회족자치구, 간수성, 신장 위구르자치구 등을 ‘실크로드 경제벨트 핵심지역’으로 선정한다(김옥준 2015: 294). 뿐만 아니라, 서남 지역에서는 아세안의 바다와 육지로 연결되는 중국의 광시자치구가 일대일로의 주요 거점이 되었다. 광시자치구는 2016-2020년 “국민경제 사회발전 13차 5개년 계획”을 통해 경제발전 계획을 발표하였는데, 여기에는 아세안 접경지역의 산업 기반과 연계한 생산협력 거점 조성 계획을 포함한다(김홍원·박진희·허유미 2016; 김수한 2018). 아세안과 중국 서남부의 국경지역을 하나의 경제 단위로 묶는 이유는 중국의

동부해안 항만보다도 방콕과 싱가포르의 항만이 더 가깝기 때문이다. 이처럼 중국이 아세안에 인프라 건설과 물류 및 생산 네트워크를 조성하는 것은 일대일로에 국제적 야망과 중국의 국토 및 경제 균형 발전을 꾀하는 국내적 목표의 합작품이다.

중국의 경제 발전이 아세안과의 연결에 달려 있는 만큼 중국은 대 아세안 개발에 대한 적극적인 태도를 보이며 아세안의 도로와 철도 건설에 막대한 예산과 기술 지원을 아끼지 않는다. 중국 서남부의 쿤밍부터 싱가포르와 방콕의 항만으로 철도를 연결시키기 위하여 중국이 라오스의 철도 건설에 적극적으로 나서고 있다. 중국은 중국 국경 모한에서부터 라오스를 관통하여 태국 국경에 이르는 라오스 철도 구간을 독자적으로 투자 건설하고 있다. 총 427km에 이르는 이 노선 중 라오스 구간은 418km이며, 2015년 12월에 착공한 공사는 2021년 완공을 목표로 하고 있다. 이 고속철의 평균 속도는 160km/h이며, 왕위양(Vang Vieng)과 위양짚(Vientiane) 구간에서 시속 200km/h로 설계되었다. 이 속도로는 모한에서 위양짚까지 12시간 걸리던 이동이 3시간으로 단축된다(김송죽 2018: 160). 중국이 건설을 주도한 덕에 라오스의 철도 완공이 빠르게 진척되고 있고, 이로 인해 태국으로 연결되는 철도 건설 역시 속도를 내고 있다.

태국의 고속철도 계획은 오랜 기간 동안 기획되어 왔지만, 아세안 연계성 계획과 더불어 중국 변수가 강해지면서 가속화되는 실정이다. 이는 태국의 고속철도 계획이 중국의 대 아세안 개발 지원과 무관하지 않기 때문이다. 태국의 고속철도 계획은 중국의 자본과 계획에 상당히 의존적인 상태로 진행되어 왔다.

2014년 7월 30일자 방콕포스트지는 중국과 태국 정부가 태국 영토를 가로지르는 고속열차를 건설하기로 한 사업에 대하여 태국의 쿠데타 정권인 평화와 질서를 위한 국가위원회(National Council for Peace and Order)에서 7,400억 바트의 예산을 승인했다고 보도하였다.

태국 정부는 태국 북동부의 농카이와 방콕 남부의 맵따푹(Map Ta Phut)을 연결하는 737km 노선과 치앙라이 치앙콩과 방콕 북부의 반파치(Ban Phachi)를 연결하는 655km 노선에 각각 3,900억 밧과 3,400억 밧의 예산을 할당하였고, 2015년부터 공사에 착수하여 2021년에 완공할 계획을 세웠다.

<그림 1> 중국-태국의 고속철도 노선
(계획 중인 치앙마이-방콕 노선과 중국이 건설에 참여 중인 농카이-방콕 노선)



출처: CNN 2019/11/17

중국 정부도 2014년 연말 아시아태평양경제연합(APEC) 정상회담에서 “실크로드”를 재구현하기 위해 태국 정부에 철도 건설을 협조할 것을 요청하였고, 태국 정부도 이에 적극적으로 응하면서 태국 내 고속철도 건설 계획은 속도를 내는 듯 보였다. 그러나 애초에 두 개의 고속철도 노선을 계획했던 태국 측의 의사와는 달리, 중국 정부

는 최종적으로 치앙쿱과 농카이 노선 중 농카이-맘따푹 노선에 투자 하겠다는 의사를 밝혔고 양국은 이에 대한 협약을 맺었다. 중국의 입장에서는 자국의 서남부 지역으로부터 라오스의 수도 위앙짠까지 건설하는 고속철도가 라오스와 태국 국경 농카이로 연장되어 태국 중부와 해안의 공업지역인 라용까지 연결되는 것이 이익이 되기 때문이다.

중국 정부가 선택한 방콕-농카이(Nong Khai) 고속철도 노선은 총 2구간으로 이루어져 있다. 방콕에서 나콘 랏차시마(Nakhon Ratchasima, 252.5km)는 방콕-농카이 고속철도의 첫 번째 구간으로 약 55억 달러의 비용이 소요되는 건설 구간이다. 두 번째 구간은 나콘 랏차시마에서 농카이에 이르는 구간(350km)으로, 첫 번째와 두 번째 구간을 모두 완공하기까지 총 110억 달러의 비용이 소요될 것으로 추산되고 있다. 막대한 예산이 필요한 만큼, 태국 정부는 건설 비용을 투자받기 위해 대외적인 협력이 필요한 상황이다 (Mahitthirook 2014/7/30).

태국 철도 노선 전반이 노쇠한 상황에서 방콕-농카이 구간이 우선적으로 고속철도화된 것은 중국의 영향력으로부터 자유로울 수 없는 조건에서 기인했다. 중국이 라오스 구간과 연결되는 노선을 고속철도화하는 데 힘을 보탠 것은 당연한 결과였다. 그러나 태국의 입장에서 국내의 수요와 경제적 활용도에 대한 면밀한 검토보다 중국의 의사 결정에 따라 고속철도를 건설해야 하는 것은 이와 관련하여 발생하는 사회적, 정치적 파장을 감수해야 하는 것이기도 했다.

한편, 중국이 방콕-농카이 구간을 건설하기로 하면서, 태국의 인프라 개발 사업에 관심을 보였던 일본에게 방콕-치앙마이 구간에 고속철도를 건설할 것을 제안했다. 일본은 신칸센 철도 시스템을 이 구간에 적용하기를 원했다. 하지만 문제는 신칸센 건설 비용이 5천억 바(약 142억 달러)에 달하는 엄청난 비용을 필요로 한다는 것이었다.

태국의 교통부 장관은 니케이 신문과의 인터뷰에서 중국은 873km의 철도 건설에 3천790억 바트의 예산을 필요로 하는 데 반해, 670km의 치앙마이 구간에 너무 많은 비용이 든다고 답하며, 일본의 기준을 태국에 적용해서는 건설 시행이 어려울 것임을 강조했다(Ono and Kotani 2017/2/6). 하지만 일본이 지속적으로 수익성과 경제영향평가를 시행하고 태국 정부가 환경영향평가를 진행한 결과, 2017년 12월에 방콕-치앙마이 구간의 고속철도 건설에 대한 구체적인 계획이 결정되었다. 총 670km의 구간에 4800억 바트의 예산을 투입하는 개발로 일본이 재정적 기술적 투자를 맡고 2025년까지 완공할 것을 계획했다(Hongtong 2017/12/16).

이처럼 태국의 낡은 철도 개선 사업은 방콕-농카이 노선을 중심으로 중국의 일대일로 계획에 따라 추진력을 얻었다. 여기에 아세안에서 영향력을 잃지 않으려는 일본이 중국이 추진하지 않기로 한 방콕-치앙마이 노선에 뛰어들면서 진전을 보이고 있다. 태국 역시 아세안 내에서 물류 중심지로서의 역할을 확보하기 위해 철도 개선 사업을 갈망하지만, 부족한 예산과 기술의 문제로 중국과 일본에 적극적인 투자 유치를 권하고 있는 상황이다. 철도 건설은 태국을 포함한 아세안 지역에 대한 경제적 패권을 차지하려는 국가들의 개입 속에서 불안정하게 진행되고 있다.

2. 중국에 대한 견제: 속도와 궤 논쟁에 나타난 기술의 정치학

중국이 비용과 기술을 지원하며 적극적으로 진행되는 2014년부터 본격화된 태국의 고속철도 건설 계획은 2017년 12월에서야 건설의 첫 삽을 떴다. 2021년 완공을 목표로 했던 공사는 비용과 기술 적용의 문제, 중국 차관의 상환 이율, 최고 속도와 수익성 여부에 대한 논쟁 등으로 지연되면서 여전히 초기 건설 구간도 완공되지 않은 상

태이다. 고속철도를 건설하는 과정은 철도 건설에 어떠한 기준을 선택하고 기술을 적용할 것인지, 예산 제공과 확보가 어떻게 이루어지는지에 따라 중국에 대한 견제와 반감의 감정과 민족주의적인 정서가 혼재되어 철도 건설 계획에 반영되는 것을 보여준다.

태국의 고속철도의 궤(Gauge)를 어떻게 설정할 것인가, 그리고 그 결과 달라지는 고속철도의 속도가 경제적 수익성을 갖는가에 대한 논쟁과 이로 인한 철도 건설의 지연은 기술과 경제성을 빙자한 정치적 긴장 관계가 철도에 어떻게 반영되고 있는지를 잘 보여준다. 태국을 비롯한 아세안 지역의 철도는 1미터의 협궤로 구축되어 있다. 철로 궤에 대한 논의는 태국의 초기 철도 건설 시기에도 중요한 문제였다. 태국의 철도는 왕실철도부의 수장이 된 캄팡 왕자에 의해 1미터 협궤로 통일된다. 당시에 외국 세력을 견제한 교통부 장관이 영국과 프랑스가 건설한 1미터 협궤와 통용될 수 없도록 표준 궤 건설을 주장했다. 하지만 태국을 동남아시아 철도의 중심으로 만들고자 한 캄팡 왕자에 의해 말라야와 버마에 건설된 1미터 협궤로 전환된 역사가 있다(Kakizaki 2012: 43-44).

국제 철도를 건설하려는 야심이 컸던 캄팡 왕자의 결정이 있기 전까지 1미터 협궤와 표준 궤 설정을 두고 벌어진 선택의 논쟁은 영토 수호와 경제적 이득이라는 입장으로 대변되었다. 1미터 협궤로 통일되기 이전에는 방콕에서 서쪽 라인을 잇는 노선과 말라야의 노선이 1미터 협궤였지만, 북부로 연결되는 동쪽 노선은 표준궤를 사용하고자 했다. 북부 지역은 외세를 견제하려는 의도가 강했던 반면, 남부 지역에서는 1미터 협궤가 싸게 건설할 수 있다는 비용의 이점과 남부 지역과 말라야의 물자 수송을 염두에 둘 수밖에 없는 경제적 연관성이 더 크게 작용했기 때문이다. 짜오프라야 서부 노선은 1미터 협궤로 건설하여 영국이 건설하는 윈난-몰라마잉 노선과 연속성을 지니게 하는 한편, 북부로 연결되는 동부의 노선은 표준궤로 건설

하여 영국 철도가 태국 북부로 연결되기 어렵게 만들려고 시도했다 (Kakizaki 2012: 17, 28). 이렇게 구간마다 궤를 다르게 설계한 것은 궤 적용 기술과 비용 중 어느 것에 우선순위를 둘 것인가의 문제가 사실상 외부 세력으로부터 영토를 수호하기 위한 의도에 따라 좌우되는 정치적 문제였다는 사실을 보여준다.

철도 궤를 어떻게 표준화할 것인가에 대한 논의는 고속철도 건설 과정에서 평균 속도 논쟁으로 부활했다. 1미터 궤의 평균 속도는 90km인데 반해, 1.4미터 표준궤의 철도는 평균시속이 250km이다. 따라서 태국의 낙후한 철도 사정을 개선하려는 고속철도 건설 사업에서 전 노선을 1.4미터의 표준궤로 변경해야 하는 대대적인 공사는 당연한 수순으로 보인다. 태국의 고속철도가 1.4미터의 표준궤로 변경되고 시속 250km의 운행이 가능해지면, 농카이와 방콕의 열차 이동시간은 11시간에서 3시간으로 단축된다. 장거리를 빠르게 연결한다는 측면에서 ‘고속철도’라는 이름이 붙은 철도 개선 사업은 표준궤를 적용할 것으로 보였다. 하지만 고속철도의 평균 속도를 어떻게 정할 것인가는 안전, 비용, 효율성에 대한 이견으로 표출되며 태국과 중국의 미묘한 갈등을 보여주었다.

고속철도 계획 초기에 태국은 1.4미터 표준궤를 적용하되, 시속 160-180km에 이르는 수준으로 건설할 것을 중국과 합의했다. 그러나 중국 측이 고속철도의 효율성을 높이기 위해서는 250km로 건설해야 한다고 주장하면서 철도의 속도를 놓고 의견의 일치를 보지 못해 공사가 지연되었다. 태국은 시속 250km의 고속철도는 태국 북부 산악 지형에 적합하지 않으며, 승객들의 안전을 위협한다는 주장을 내세우며 180km의 속도 제한을 제시하였다(Gluckman 2014/10/27.). 하지만 고속철도의 주된 사용 목적이 대륙과 싱가포르까지 연결하는 화물 운송에 중점을 둔 중국은 태국이 제안한 속도 제한을 수용하기 어려웠다.

평균속도 설정을 두고 의견의 일치를 보이지 못하던 계획은 방콕-치앙마이, 방콕-농카이 노선 중 농카이 노선의 건설을 확정된 이후에 속도를 내기 시작했다. 농카이 노선은 철도를 화물 이동을 위해 사용하고자 한 중국의 입장이 반영되어 중국이 주장한 시속 250km에 맞춰 건설이 결정되었다. 하지만 방콕-쿠알라룸푸르를 연결하는 철도에도 중국이 참여하기로 한 가운데, 태국의 기존 1미터 협궤를 그대로 이용할 것인지 표준궤로 전환할 것인지에 대한 문제는 다시금 협상의 주제가 되었다(Ono and Kotani 2017/2/6). 표준궤로의 전환은 태국으로서는 철도 건설 비용이 높아지는 것을 의미하는 것이기에 표면적으로 중국의 제안을 거부할 수 있는 쟁점이기도 했다. 태국은 감당할 수 없는 예산이라는 이유로 협상을 지속하면서 태국의 고속철도 건설은 태국의 상황에 맞게 진행되어야 한다는 점을 강조했고, 중국의 철도 건설과 투자를 견제하는 태도를 보였다. 당시 태국 교통부 장관이었던 빠라찐(Prajin Juntong)은 시속 180km로 건설하면 적은 비용으로도 화물 운송에 동일한 효과를 가져올 것이라고 주장하며 중국의 제안을 거부하기도 했다(Mahitthirook 2015/7/3).

한편, 태국의 입장에서 시속 250km를 맞추고 노선을 1.4미터 표준궤로 전환하는 것은 철도 건설에 중국에 대한 경제적, 기술적 의존도가 높아지는 것을 의미했다. 고속철도 건설을 위해 태국은 비용의 많은 비중을 중국에 의존할 예정이었다. 태국과 중국의 합작으로 이루어지는 고속철도 건설은 중국이 디자인, 건설, 시스템을 제공하고 장비를 조달하는 역할을 맡고, 태국 정부는 토지를 수용하고 건설을 위한 재정 지원을 하는 역할로 분담되었다. 태국은 필요한 예산을 중국으로부터 빌리고, 25-30년 동안 2% 기준의 이자와 함께 상환하며 7-10년의 유예 기간을 조건으로 대출받으려 했다. 하지만 중국은 20년 상환 기한에 5-7년의 유예 기간을 조건으로 내걸었다(Mahitthirook 2015/3/11). 태국 정부는 중국의 고이율 제안과 짧은

상환 기간에 대해 합의하지 못했고 이 때문에 철도 건설 계획은 2017년 연말까지 지연되었다.

태국과 중국이 오랫동안 합의를 보지 못한 채 건설을 끌어왔던 것은 단순히 대출금 상환 조건이 달랐기 때문만은 아니다. 철도 건설이 매끄럽게 진행되지 못했던 이유에는 재정과 기술을 빌려야 하는 태국이 중국을 견제하려는 입장이 반영되어 있는 것이기도 하다. 태국은 고속철도 건설비용을 차관하는 데에도 매우 신중한 태도를 보인다. 중국의 의존도를 낮추는 방향으로 결론을 냈다. 2019년 태국 정부는 고속철도 건설비용에 필요한 차관의 80%는 국내에서 융통하고 나머지 20%는 중국, ADB, JICA 등 다각화된 채널을 통해 차관할 것으로 발표하였다(Charuvastra 2019/ 1/ 31). 여기에는 태국의 고속철도가 자본과 기술에 잠식된 ‘중국을 위한’ ‘중국의’ 고속철도가 될 수도 있다는 여론이 있었기 때문이었다.

중국의 재정적, 기술적 지원을 받아야 하는 태국 내부에서는 중국의 영향력에 대한 우려의 정서가 팽배했다. 태국 국민들은 고속철도가 건설되고 나면 주변의 토지가 중국의 개발 지역이 될 것이라고 여겼으며, 철도 건설로 인해 태국 경제에 중국이 미치는 영향력이 더욱 커질 것이라고 생각했다. 고속철도 노선이 중국이 아세안과 연결되기 유리한 농카이-방콕 노선으로 선정된 이후로, 사실상 중국의 결정권이 크게 작용하면서 고속철도 건설 사업의 소유권이나 철도 이용의 혜택이 중국으로 편중되는 것을 의미하는 것이 아니냐는 내부의 비판이 거셌다. 이러한 반중 정서는 일대일로 정책을 발판 삼아 중국이 적극적으로 개발 사업에 진출하고 있는 미얀마, 라오스에서도 나타나고 있는 경향이다. 미얀마에서는 일대일로 이후 중국과 미얀마의 경제적, 사회적 관계가 긴밀해 지면서 중국의 개발 사업에 참여하기 위해 이주한 중국인, 무사증으로 여행하는 중국인 관광객에 대한 반중 감정이 팽배한 상태이다(Kyaw 2020). 이러한 중국에

대한 반감과 위협감을 완화하기 위해 태국 정부는 대출을 다각화하는 방식을 택한 것이었다. 태국 정부는 고속철도가 태국 고유의 소유물이며 운영과 철도로 인해 중국이 태국 내 사업권에서 특혜를 얻지 않을 것임을 강조하며 철도건설을 추진시키고자 힘쓰고 있다.

태국의 고속철도 건설이 태국이 아닌 중국의 이익을 위한 작업이 될 것이라는 우려는 중국의 지원을 받은 해외의 철도 건설의 사례로부터 얻은 경고에서 비롯되기도 했다. 스리랑카와 파키스탄은 중국 기업과 노동자를 고용하고 중국으로부터 고이율의 차관을 받는 등 중국 의존적인 인프라 건설을 추진하면서 국가 부채가 눈덩이 불 듯 늘어나 위기를 맞았다(유경완 2018). 철도가 충분한 수익을 내지 못할 경우 중국의 차관을 받아 건설한 철도 운영권이 중국으로 넘어가는 해외 철도 건설의 선례들은 태국이 중국의 영향력으로부터 거리를 두게 만들었다. 게다가 중국의 고속철도 건설 전략은 단순한 철도 사업을 수주하는 것을 넘어선다. 2009년부터 2014년 기간 동안 전 세계 고속철도 사업 수주 점유율을 50% 차지하는 중국은 나이지리아, 에티오피아, 케냐의 철도 사업을 수주하고 중국의 철도기술표준 방식으로 건설하였다(이지용·김동은 2015). 점유율이 높은 것도 중요한 사실이지만, 철도기술표준 방식을 중국식으로 정하면서 이후 아프리카 지역의 철도 노선이 확장될 때 사업을 수주할 가능성이 높아진다는 점도 주목해야 한다. 중국이 해외로 철도 건설 사업을 확장하는 것은 단순 건설이 아닌 시스템을 수출함으로써 중국의 철도 건설 기술에 의존할 수밖에 없게 하는 전략이 담긴 것이다. 아세안의 여러 국가, 특히 중국이 고속철도를 주도적으로 건설하고 있는 라오스, 미얀마, 태국, 베트남에서는 표준화된 철도 건설 기준이 부재하다는 점에서 아세안의 고속철도 건설도 향후 중국에 의존도가 높을 수밖에 없을 것이다.

아세안 개별 국가의 철도는 아세안 연계성 전략에서 나타나듯이,

국내선 구축을 목표로 하는 것이 아니라 궁극적으로 아세안 국가들과 중국 등으로 확장, 연결되는 것을 추구하는 것이다. 아세안에서 중국이 고속철도 건설을 대거 수주함에 따라, 중국의 철도기술표준이 아세안의 철도 건설의 표준으로 기능할 가능성이 높다. 라오스와 베트남의 고속철도 사업에도 참여하고 있는 중국이 철도기술표준을 적용한다면, 고속철도에 대한 표준이 존재하지 않는 태국 역시도 아세안 역내와의 연계성을 유지하기 위하여 중국의 철도기술표준을 적용할 수밖에 없을 것으로 보인다. 아세안과 중국의 철도 연결은 베이징-쿤밍-방콕-싱가포르의 아세안 거점 도시를 연결하겠다는 의도뿐 아니라, 사업 수주를 통한 철도 표준의 독점적 시행을 노리는 것이기도 하다. 이처럼 아세안의 고속철도 건설은 아세안의 낙후된 철도를 개선하고 역내의 경제활동을 효율화하기 위한 사업이기 이전에, 중국과 아세안 내 국가들의 지리적, 외교적, 경제적 차원의 패권을 차지하기 위해 경쟁하는 정치가 작동하는 장이다.

태국의 고속철도 건설이 중국의 정치적, 경제적 전략에 의해 영향을 받고 있지만, 건설 진행에서 고속철도에 대한 주도권을 놓지 않으려는 태국 정부와 국민 여론이 철도를 함께 구성해 나가고 있다. 고속철도의 게이지(궤) 설정과 열차의 속도 문제, 이에 따른 비용과 차관의 문제와 같이 철도 건설의 기술적 문제에서 촉발된 논쟁과 공사 지연의 이면에는 중국의 철도 건설 독점에 대한 우려와 철도 건설을 계기로 중국의 영향력이 커질 것을 경계하는 정치가 녹아 있다.

V. 인프라 건설을 둘러싼 국내의 정치적 갈등과 무마의 과정

태국을 비롯한 아세안 국가의 철도 건설의 기술, 예산, 속도를 둘러싸고 아세안과 중국의 인프라 정치가 작동하고 있다면, 국내의 복

잡한 정치 상황도 경제발전을 꾀한다는 명목으로 인프라 정치를 활용하고 있는 형국이다. 태국의 철도 건설 계획은 실로 오랜 역사를 갖고 있으며, 오랜 기간 동안 정치적 격동을 겪으며 반복적으로 계획이 보류되고 지연되어 왔다. 고속철도 건설 계획이 지연된 원인은 중국과 태국 간의 외교적, 정치적, 경제적 이해관계의 측면도 있었지만, 아이야라(Aiyara 2019)가 지적한 것처럼, 태국 국내의 복잡한 정치 상황이 큰 영향을 미치기도 했다. 고속철도 건설 계획은 아피싯(Abhisit Vejjajiva) 총리 재임 시기(2008-2011)로 거슬러 올라간다. 태국에 고속철을 도입해야 한다는 생각으로 아피싯 정권은 중국으로부터 고속철을 수입할 계획을 세우고 중국 정부와 MOU 체결을 앞두고 있었다. 그러나 협상을 진행한 민주당과 연합 정부의 하나인 품짜이타이당이 고속철도 건설에 대한 중국과의 협상에 합의하지 못하면서 사업이 연기되었다. 정치적 권위가 분산되어 있는 상황에서 대규모 인프라 사업은 내부 정치 세력 간의 알력과 다툼으로 방해를 받게 된 것이다.

2011년 총리로 당선된 탁신 친나왓의 여동생 잉락 친나왓(Yingluck Shinawatra)은 고속철 건설을 공약으로 선거 운동에 임했다. 고속철 건설 공약은 고속철이 지날 것으로 예상되는 치앙마이, 나콘 랏차시마, 후아힌 등의 유권자들의 표심을 살 수 있었기 때문이다. 이전 정권보다 잉락 정권 기간 동안 고속철도 건설 계획은 진전이 있어 보였다. 2012년 중국을 방문한 잉락은 고속철도 건설을 위한 MOU를 체결하였고, 고속철을 포함한 대규모 인프라 공사를 위한 680억 달러의 대출 법안을 통과시켰다. 이 중 40%의 예산 규모가 고속철도 건설에 할당되었다(Aiyara 2019).

그러나 대출 법안을 통과시킨 것이 잉락 총리 탄핵의 기폭제가 되었다. 헌법재판소는 대출 법안이 헌법에 불합치하다는 판결을 냈다. 잉락 총리는 2조 2천억 бат 규모의 초대형 인프라 개발 계획과 예산을

책정했고 여기에는 2020년까지 완공될 철도 건설 계획도 포함되어 있었다. 잉락 정부는 인프라 개발을 위한 대출 법안을 발행하고 무리하게 쌀 수매 정책을 펴며 농민들에 대한 포퓰리즘 정책을 폈다고 비난 받았다. 잉락 정부에 반대하는 세력이 방콕 시내에서 시위를 벌였고 태국의 정치적 불안정이 지속되었다. 그리고 지금은 총선에 의해 총리가 된 빠라웃 찬오차(Prayut Chan-o-cha)와 군부 세력이 쿠데타를 일으키고 과도 정부를 세우게 되었고 잉락 총리는 탄핵되었다.

빠라웃 총리가 쿠데타를 일으키며 정권을 잡은 이후 반대세력이었던 잉락 총리의 개발 사업들을 어떻게 결정할지 국내외의 관심이 쏠렸다. 고속도로를 비롯한 사회기반산업 건설, 국경경제특구 건설, 국영전화회사의 통신망 설치 사업 등 국내외적으로 규모가 크고 중요한 사업들이 지연되거나 중단될 것으로 예측됐다. 잉락의 포퓰리즘적인 인프라 건설 정책과 예산 낭비에 대해 빠라웃 총리 역시 거세게 비난하였기 때문에 대규모 건설 사업들이 무효화될 것으로 예상되었다. 그러나 예상과 다르게 빠라웃 정부는 집권 초기부터 잉락 총리가 추진했던 개발 사업의 주요 내용을 적극적으로 다시 추진해 나갔다⁵⁾.

인프라 건설 사업은 쿠데타로 집권한 과도 정부에 대한 정당성을 부여하는 작업의 일환으로 활용되었다. 잉락 총리의 탄핵 사유였던 개발 프로젝트는 오히려 정부가 적극적으로 국민들의 협조를 강요하는 사업으로 탈바꿈했다. 빠라웃 총리는 매주 금요일 밤 9시에 진행되는 국민대담 형식의 연설에서 반복적으로 철도와 도로 건설 사

5) 정부와 통치 권력의 변화에도 불구하고 발전과 진보를 전시기 위해 인프라 개발 사업이 일관성을 유지하는 것은 태국에 국한된 상황은 아니다. 식민 시기부터 유럽인들의 ‘천국’으로 여겨졌던 말리 역시 발전한 인도네시아를 대표하는 전시장으로 개발의 수혜를 입었으며, 식민 시기가 지난 후에도 말리의 이러한 지위는 변하지 않았다(Mohsin 2017).

업과 같은 공공 영역의 투자가 태국의 경제발전에 도움이 되는 것이며, 아세안경제공동체의 시대로 나아가기 위해서는 대규모 건설 공사에 들어가는 비용과 투자에 국민이 동의하고 협조해 나가야 한다는 점을 강조했다. 2015년 7월 24일 금요일마다 행해진 총리의 대국민 담화에서 빠라웃 총리는 “에너지, 쓰레기 관리, 철도와 도로, 수도 관리체계, 산업 투자와 같은 공공 및 민간 영역에서 경제를 진작시키고 고용을 늘리기 위해 국가가 많은 투자를 해야 하는 프로젝트가 필요하다는 사실을 국민이 이해해주기를 바란다”고 요청했고, “아세안 공동체를 향해 나아가야 하기 때문에 많은 시간을 분쟁에 낭비할 수 없다”고 언급했다. 예산 집행과 건설 진행이 지연되면 다가올 경제번영의 기회를 놓칠 것이라는 “협박 섞인 독려”의 메시지는 토지 사용권을 비롯한 국민의 반대 여론을 억제하는 수사로 자주 활용되었다(채현정 2018: 95-99). 인프라스트럭처의 중요성은 단순히 지금 현재 그것이 무엇을 할 수 있는가보다 그것이 미래에 대해 무엇을 의미하고 있는가에 달려 있다(Larkin 2013). 총리의 담화에서 인프라 개발로 인한 현재의 어려움은 그것이 가져올 미래의 경제적 번영과 발전을 위해 견뎌야 하는 것으로 설명되었고 이를 방해하는 것은 국가의 미래를 해하는 그릇된 행위로 치부되었다.

정부는 독재적인 방식을 동원하여 일방적으로 대형 개발 프로젝트를 밀어부쳤다. 국경경제특별지역 개발 사업, 북동부의 고속도로 건설, 방콕의 도시 지상 철도(Bangkok Transit System) 등의 건설을 위해 환경평가를 축소하는 한편, 해당지역의 토지를 확보하기 위해 주민들의 의견 수렴 없이 장소를 선정했다. 경제 개발을 위해 대형 프로젝트의 진행은 신속하게 진행되어야 하고 필수적인 절차들을 생략하는 것은 빠라웃 과도정부의 독재적인 임시헌법 44조에 의해서 강행되었다(Prachatai 2015/11/4). 이에 따라 해당 지역 주민과 시민사회의 반발을 샀고 이러한 저항은 태국의 경제 발전을 위해 희생

하고 감내해야 하는 것으로 일축하며 대형 프로젝트를 추진해 나갔다.

2017년 12월 방콕-농카이 노선의 첫 구간인 방콕-나콘랏차시마 구간 건설의 시작을 알리는 기념행사가 열렸다. 중국과의 양자협약에 의해 공사가 시작된 방콕-나콘랏차시마 구간은 방콕-농카이 고속철도 노선이 아세안과 중국으로 연결되고, 중국의 일대일로와 태국의 철도가 연결되는 첫 시작점이기도 했다. 이 행사에는 중국의 고위 인사와 빠라웃 짠오차 총리가 참석하여 상징적인 첫 삽을 떴다. 행사가 진행된 나콘 랏차시마 도의 빠총 지역은 쫄라롱꼰 왕이 태국의 첫 철도 공사를 처음 시작한 역사적인 장소이기도 했다. 빠라웃 총리는 방콕-농카이 노선이 아세안 국가와 중국, 인도를 연결하여 태국을 물류의 중심으로 만들 것이라는 희망적인 연설을 하였다(The Nations 2017/12/21).

이토록 태국 정부가 모순적 태도를 보이면서까지 인프라 건설에 힘을 실는 지원을 아끼지 않으며 기념비적 행사를 거행하며 사업의 진전을 홍보하는 것은 인프라스트럭처가 정치적 약속과 권위자의 도덕을 협상하는 장이기 때문이다(Appel, Anand and Gupta 2018). 인프라 건설을 완성하겠다는 공약과 그 실현은 정치 지도자의 권위를 확인하는 시험대이기도 하다. 정당하지 않은 정권은 이러한 건설의 추진력과 완성도에 따라 그 당위를 설득할 수 있기에 정치적 수사는 이러한 평가를 염두에 두고 나타날 수밖에 없다. 빠라웃 총리는 자신이 비판한 대형 인프라 개발 사업을 지속시키고 완성시킴으로써 군부 정권을 둘러싼 정치적 갈등과 정당성 문제를 무마하기 위해 노력한 것이다.

군부가 쿠데타로 정권을 잡은 2014년부터 선거를 통해 총리와 내각을 다시 선출할 것이라고 약속했지만 선거는 그로부터 5년이 흐른 2019년 3월에 시행될 수 있었다. 빠라웃 총리는 자신이 총리로 선출

되기 유리한 방식으로 선거법을 개정했고 이 선거법이 2017년 국왕의 비준을 받음에 따라 유리한 환경에서 선거를 치를 수 있었다. 군부가 중심이 된 팔랑빠라차랏 당이 많은 득표수를 얻었고 부족한 의석 수를 과반으로 채우기 위해 중도 정당과 연정을 꾀하여 빠라웃 째오차를 총리로 선출하는 데 성공하였다⁶⁾.

<그림 2> 방콕-농카이 고속철도 착공식의 빠라웃 총리
(왼쪽에서 다섯 번째)



출처: Nations 2017/12/21

총리가 된 빠라웃 정부가 내놓은 경제발전 계획도 고속철도 건설을 포함한 대규모 건설 사업이 주를 이루었다. 과도 정부의 임기 기간 동안 적극적으로 추진했던 국경특별경제지역이 가시적인 성과를 내지 못하자, 정부는 방콕과 그 인근의 산업단지가 밀집된 동부해안 지대로 대형 건설 사업을 집중시키고 있다. 방콕, 라용, 춘부리, 차청 사오를 잇는 동부경제회랑(Eastern Economic Corridor, EEC) 지역의

6) 2019 태국 총선 과정에 관한 자세한 내용은 김홍구 이미지(2019), 한유석 (2020)의 논문을 참고.

대대적인 인프라 건설 계획을 대표적인 사업으로 삼아 Thailand 4.0으로 일컬어지는 고부가가치 산업과 기술 집약 산업 육성을 강조하는 경제개발 계획을 수립했다. 계획에는 고속철도 건설, 램차방 항구 신설, 우따파오 국제공항 신설 등의 대형 인프라 건설 사업이 포함되어 있으며, EEC 개발에 총 450억 달러의 예산이 투입된다.

동부경제회랑 개발에서 주목받고 있는 철도는 방콕-라용을 잇는 노선이다. 태국 정부는 2018년 약 2천억 바트의 예산이 필요한 220km에 달하는 철도 건설 사업을 승인하고, 국제입찰을 통해 국내외 기업이 참여할 것을 발표했다. 한국을 포함한 31개의 기업이 참여한 입찰 경쟁을 거쳐 태국 기업 CP와 중국 국유기업의 합작 회사가 최종 사업자로 선정되었다(시사주간 2019/10/25). 이 철도는 인도차이나 전쟁 당시 미군기지였던 우따파오 공항과 방콕의 돈므앙, 수완나품 공항을 연결하기 위한 것이다. 방콕 동부의 해양 휴양지를 오가는 전세기 전용의 우따파오 공항을 방콕의 제 3공항으로 확대하는 “항공권 대도시aerotropolis”의 계획 하에 철도가 건설되고 있다. 우따파오 공항과 고속철도 건설은 동부경제회랑 건설뿐 아니라 Thailand 4.0 전략이 태국 경제를 재활성화할 것인지 그 성패를 좌우하는 중대한 사업이(Phuangketkeow 2019). 이로써, 빠라웃 정부는 또 다시 정권의 정당성을 인프라 사업이라는 심판대에 올려놓은 셈이다.

대형 인프라 개발 계획이 국가 예산을 남용하는 대중융합적인 정책이라는 입장에서 정권을 차지한 빠라웃 정부는 아이러니하게도 기존의 인프라 계획을 성사시키거나 새로운 국가 사업으로 또 다른 인프라 개발 사업을 추진하고 있다. 인프라 개발의 성과는 정권의 경제적, 외교적 능력을 과시하는 수단이 될 수 있기 때문에 정부는 가시적인 결과를 만들어내기 위해 대내외적인 지원을 아끼지 않는다. 완성된 고속철도는 아세안이라는 새로운 지역 시장의 시대에 태국이 경제의 중심으로 거듭나고 세계 경제로 뻗어나가는 상징물이

되었다. 고속철도는 쿠데타 정권을 기반으로 불합리한 연정과 상대 정당에 대한 탄압으로 유지되는 정권에 정당성을 부여해주고 국가와 국민을 위해 헌신하는 상징물로 기능하고 있는 것이다. 인프라 시설은 경제발전을 위한 기반시설임과 동시에 사회적 안정을 꾀하고 정치적 통합을 이루기 위한 수단과 매개로 기능하는 것이다. 철도는 사람과 물자를 이동하고 공간을 연결시키는 물질적인 작동으로서 존재한다. 그리고 또 다른 한편에서는 정부, 지도자, 인프라 사업에 투자하는 주체들이 그들의 가치를 기호화하는 것이며, 그들의 능력을 증명 받는 것이기도 하다.

VI. 나가며

태국의 철도는 인도차이나 반도를 점령하려는 유럽 세력에 의해 소개되어 노선의 계획과 기술 적용, 시공 관리자의 선정 등을 둘러싸고 유럽 세력을 견제하는 여러 동학 속에서 창출되었다. 영국과 프랑스가 태국 영토에 접근하지 못하게 하는 목표를 품고 방콕-코랏 노선이 최초로 설립되었으며, 이어지는 북부 노선은 영국령 버마의 철도가 연결될 수 없도록 태국 북부의 내륙 지역을 관통하여 이어졌다. 뿐만 아니라, 영국과 긴밀한 경제 관계 속에 있는 남부 지역에 대해 통제력을 잃지 않으려고 방콕과 말라야의 철도를 연결하는 최초의 국제노선을 만들어냈다. 2차 세계대전 중에는 일본의 군사철도 건설에 기여하는 국제 철도로 캄보디아와 태국, 버마를 잇는 노선이 빠르게 건설되며 많은 노동자와 군사 포로를 희생양으로 삼기도 했다. 이처럼 110여 년 전, 태국 철도의 건설 역사는 태국의 영토를 외부와 어떻게 소극적으로 연결시키고 외세의 침략으로부터 국토를 수호할 것인가의 논리로 구성되어 있었다.

철도보다 도로 우위의 교통 개발이 지배적이었던 태국에서 철도는 오랜 기간 동안 보수와 개선 없이 낡은 구시대적 유물로 치부되고 방치되었다. 그러나 중국의 일대일로와 아세안공동체를 완성하기 위한 인프라 개발이 1990년대부터 본격적으로 시작되면서 철도는 새로운 시대로 도입하기 위해 변신시켜야 하는 중요한 정부의 개발 과제로 떠올랐다. 여기에는 국내의 경제 격차를 줄이고 서남부를 중앙아시아와 아세안의 시장과 연결하려는 중국이 아세안을 관통하는 육로와 해로를 일대일로의 경로로 강조한 것이 촉매가 되었다. 오랫동안 지연되고 번복되었던 태국 철도의 고속철도화 계획은 중국이 자원, 기술, 노동력을 제공하자 속도를 내기 시작했다. 하지만 외부요인이 고속철도 건설을 견인하자, 고속철도 건설을 통해 얻을 수 있는 경제적 이익이 중국으로 환수될 수 있다는 위기감이 고조되었다. 태국의 주요 인프라 사업에 적극적으로 개입하는 중국을 견제하기 위해 노선 선정과 최고 속도 설정의 문제, 궤 설정과 차관에 대한 상황 이율 등을 둘러싸고 합의를 보지 못하는 시간이 길어졌다. 철도 건설의 구체적인 내용에 대한 협상 과정인 듯 보였지만, 중국이 주도하는 고속철도 건설이 태국의 경제에 미치고 올 파급효과와 그 정치적 영향력을 줄이기 위한 노력의 과정이라고 해석할 수 있다.

중국의 협조를 얻은 고속철도 건설 계획이 여러 대의 총리를 거쳐 지금에 이르면서, 고속철도는 태국의 경제 발전을 상징하는 물질로 대변되었고 사회적, 정치적 갈등을 촉발하고 다시 무마하기 위한 과정의 중심에 있었다. 고속철도 건설을 비롯한 대형 인프라 건설을 시도하며 예산을 남용했다는 혐의로 탄핵된 전 총리에 이어 쿠데타 정권은 자신들의 정치적 정당성을 증명하기 위한 경제발전의 수단으로 고속철도를 비롯한 인프라 건설을 적극적으로 추진하고 있다. 막대한 예산이 들어가는 인프라 시설을 여러 지역에 건설할 계획을 내세울 뿐 아니라, 이것의 완성이 태국을 아세안 경제, 더 나아가

세계 경제의 중심으로 이끌 것이라는 희망의 수사로 표현한다. 고속 철도는 태국을 세계와 빠르게 연결시키고, 경제 발전의 속도를 빠르게 진전시킬 물질로 표상된다.

이처럼 태국 철도와 고속철도 건설의 역사는 제국주의 시대와 아세안 시대의 대내외적인 문제를 담고 개발되고 있다. 그 과정에서 철도는 외세 견제와 독립, 국가 통합, 경제 발전과 같은 시대적, 정치적 문제를 담고 있는 사회적 구성물이 되었다. 철도가 어디에 어떻게 개발될 것인가는 기능적, 경제적 효용의 결과보다 철도가 만들어지는 시간과 과정 속에 어떠한 사회적, 정치적 이해관계가 작용했는가와 밀접한 관계를 맺는다. 인프라스트럭처는 시간과 공간을 가로지르며 끊임없이 형성되는 지식, 정치, 법제, 제도적 행위자들과 물질성의 접합이기 때문이다(Appel, Anand and Gupta 2018: 12). 앞으로 지속될 태국의 고속철도 계획이 어떠한 과정으로 진행되는지 주목하고, 대내외적인 정치 상황 속에서 어떠한 의미를 지니는 사회적 구성물로서 탄생되는지 지켜봐야 할 것이다.

〈참고문헌〉

- 김송죽. 2018. “중국 일대일로 참여국의 위협요인과 메카니즘: 중국 접경국가의 인프라 건설 사례를 중심으로.” 『평화학연구』 19(4): 143-184.
- 김수환. 2018. *CHINDIA Issue & Analysis* 2018 11/12월.
- 김영애. 2002. 『태국사』. 서울: 한국외국어대학교 출판부.
- 김옥준. 2015. “중국 일대일로 구상에 대한 정치경제적 함의: 실크로드 경제벨트 구축을 중심으로.” 『국제정치연구』 18(1): 289-307.
- 김인. 2018. “실크로드의 정치경제학: 중화경제권, 일대일로전략구상과 국제관계.” 『중국학연구』 86: 309-328.
- 김주연. 2015. “중국, ‘중형’ ‘일대일로’ 철도대국 야망.” 『전자신문』 4월 7일.
- 김홍원 · 박진희 · 허유미. 2016. “중국 ‘일대일로’ 중점지역의 추진동향과 시사점.” 『지역기초자료 16-13』. 대외경제정책연구원.
- 김홍구 · 이미지. 2019. “태국 2018: 군부의 ‘불완전한’ 민간정부 복귀를 위한 막바지 준비.” 『동남아시아연구』 29(2): 127-159.
- 소병국. 2020. 『동남아시아사: 창의적인 수용과 융합의 2천 년사』. 서울: 책과함께.
- 시사주간. 2019. “中, 태국 고속철 건설에 연달아 진출 성공.” 10월 25일.
- 앤더슨, 베네딕트 (윤형숙 역). 2005[1983]. 『상상의 공동체: 민족주의의 기원과 전파에 대한 성찰』. 서울: 나남.
- 유경완. 2018. “남아시아 일대일로 사업은 ‘중국의 덫’인가.” *Chindia Plus Issue & Analysis*. November/December. 56-57.
- 이지용 · 김동은. 2015. “세계 고속철도시장 한 · 중 · 일 삼국지.”

『매일경제』 4월 27일.

정혜영. 2019. “중국 일대일로 구상에 대응하는 베트남의 해징: 국경 경제협력과 남중국해 갈등을 중심으로.” 『한중사회과학연구』 50: 229-259.

조흥국. 2015. 『근대 태국의 형성』. 고양: 소나무.

채현정. 2018. 『국경의 다중적 삶: 아세안경제협력시대의 태국 북부 국경지역개발과 국경교역실천』. 서울대학교 박사학위논문.

한유석. 2020. “태국 2019: 군부 중심의 연정체제 확립과 고령화 현상의 가속.” 『동남아시아연구』 30(1): 133-156.

Aiyara, Trin. 2019. “The Long and Winding Railway: Domestic Politics and the Realization of China-Initiated High-Speed Railway Projects in Thailand.” *Chinese Political Science Review* 4(3): 327-348.

Anand, Nikhil. 2011. “Pressure: The Politechnics of Water Supply in Mumbai.” *Cultural Anthropology* 26(4): 542-564.

Appel, Ahnna, Nikhil Anand and Akhil Gupta. 2018. “Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure.” Anand Nikhil, Akhil Gupta and Hannah Appel (eds.). *The Promise of Infrastructure* Durham and London: Duke University Press. 1-38.

Charuvastra, Teeranai. 2019. “Alternatives to Chinese Money Sought For High-Speed Rail.” *Khaosod English* January 31.

Dalakoglou, Dimitris. 2010. “The Road: An Ethnography of the Albanian-Greek Cross-Border Morotway.” *American Ethnologist* 37(1): 132-149.

_____. 2012. “The Road from Capitalism to Capitalism:

- Infrastructures of (Post)Socialism in Albania.” *Mobilities* 7(6): 571-586.
- Glassman, Jim. 2010. *Bounding the Mekong: The Asian Development Bank, China, and Thailand* Honolulu: University of Hawaii Press.
- Gluckman, Ron. 2014. “Thailand’s Military Governments Approval of the Kunming-Singapore Rail Line.” *Chiangrai Times* October 28.
- Mahitthirook, Amornrat. 2015. “Thailand will Control Train Project.” *Bangkok Post* March 11.
- _____. 2015. “Thailand Rejects China’s Plan for 250 km/h Railway.” *Bangkok Post* July 3.
- _____. 2015. “High-speed Train Gets Go Ahead.” *Bangkok Post* July 30.
- Mohsin, Anto. 2017. “Lighting ‘Paradise’: A Sociopolitical History of Electrification in Bali.” *East Asian Science, Technology and Society: An International Journal* 11(1): 9-34.
- Harvey, Penny and Hannah Knox. 2012. “The Enchantments of Infrastructure.” *Mobilities* 7(4): 1-16.
- Holm, David F. 1991. “Thailand’s Railways and Informal Imperialism,” Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn, Jr. and Ronald E. Robinson (eds.). *Railway Imperialism*. Greenwood Press: NY. 121-134.
- Hongtong, Thodsapol. 2017. “Bullet Train Project Set to Cost B420bn.” *The Bangkok Post* December 16.
- Kakizaki, Ichiro. 2012. *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways*. Bangkok: White Lotus Press.

- Kusno, Abidin. 2000. *Beyond the Postcolonial: Architecture, Urban Space and Political Cultures in Indonesia* London: Routledge.
- Kyaw, Nyi Nyi. 2020. "Sinophobia in Myanmar and the Belt and Road Initiative." *Perspective* 2020(9). Singapore: ISEAS Yusof Ishak Institute.
- Larkin, Brian. 2013. "The Politics and Poetics of Infrastructure." *Annual Review of Anthropology* 42: 327-342.
- Luekens, David. 2019. "Thailand Hopes to Have Bullet Trains Running by 2023." *CNN* November 19.
- Nations. 2017. "Construction Bids for High-speed Train Project in Coordination with China to be Completed in 2018." December 21.
- Ongsakul, Sarasawadee. 2005. *History of Lanna* trans. Chitraporn Tanratanakul. Chiang Mai: Silkworm Books.
- Ono Yukako and Hiroshi Kotani. 2017. "China and Japan Set for Another High-speed Railway Fight." *Nikkei* February 6.
- Phanishsarn, Aksornsri. 2006. "Economic Implications of China's 'Go-West' Policy: a View from Thailand." *ASEAN Economic Bulletin* 23(2): 253-265.
- Phuangketkeow, Sihasak. 2019. "In Thailand, High-Speed Train, Low Speed Negotiations." October 29. (<https://www.iseas.edu.sg/media/commentaries/in-thailand-highspeed-train-low-speed-negotiations-by-sihasak-phuangketkeow/>) (검색일 2020. 4. 6.)
- Pongpipat, Kaona. 2015. "Trainwreck from Top to Bottom." *The Bangkok Post* March 3.

- Prachatai. 2015. "Thai Government to Cut Short EIAs for Mega Projects." November 4.
- Ramsay, James Ansil. 1976. "Modernization and Centralization in Northern Thailand, 1875-1910." *Journal of Southeast Asian Studies* 7(1):16-32.
- Von Schnitzler, Antina. 2008. "Citizenship Prepaid: Water, Calculability, and Techno-Politics in South Africa." *Journal of Southern African Studies* 34(4): 899-917.
- _____. 2013. "Traveling Technologies: Infrastructure, Ethical Regimes, and the Materiality of Politics in South Africa." *Cultural Anthropology* 28(4): 670-693.
- Winichakul, Thongchai. 1994. *Siam Mapped: A History of the Geo-body of a Nation* University of Hawaii Press.
- Wyatt, David K. 1984. *Thailand: A Short History*. New Haven and London: Yale University Press.

(2020.03.31. 투고, 2020.04.08. 심사, 2020.04.26. 게재확정)

<Abstract>

Political Dynamics of Infrastructure Construction and the History of Railways in Thailand: From the Era of Imperialism to the ASEAN Community

Chae, Hyun-jung
(Duksung Women's University)

Thailand's railways, which have long been neglected, are seeing major improvements as the ASEAN community has come together to construct the Pan-Asia railway network. Moreover, as China's plan to connect ASEAN countries to mainland China via the Belt and Road Initiative is effective, people became aware of the potential for Thailand's railway and accelerated its development plans. However, the railroad development project, which has attracted attention as a major business opportunity in the country, is progressing slowly due to the complexity of budget negotiations, technological compromise with China, and unstable domestic politics.

This study focuses on the fact that the controversy in the course of infrastructure construction is not currently an idiosyncratic phenomenon. This phenomenon also manifested itself in the historical process of the railroad construction in the nineteenth century. This article presents how the railroad's construction was planned and

implemented during the construction of the Thai nation-state. Then, the article analyzes the domestic and international political situation through newspaper articles related to the progress of the high-speed railroad construction from 2015, when the ASEAN Economic Community was created. These examine how the political situation during the initial construction in the nineteenth century is similarly reflected in the present high-speed railroad construction. Through these comparisons and analyses, this study shows that the railroads in Thailand can serve as a case study for analyzing the concerns of foreign economic dominance, the promise of economic prosperity, and justifying political authority.

Key Words: Thailand, High-speed Railway, Belt and Road Initiative, Infrastructure, Politics