

中東鐵道 매각과 中日蘇 外交關係*

김 지 환**

목차

序論

- I. 中蘇協定, 奉蘇協定과 中東鐵道の 성격 변화
- II. 中國의 철도이권회수운동과 중동철도 매각론의 부상
- III. 중동철도 매각협상과 중일소관계
- IV. 만주국 승인과 중동철도 매각과의 연관성
- V. 매각가격의 협상과 결정

結論

序論

근대 중국에서 철도의 발달은 제국주의 열강의 침략정책과 불가분의 관계를 가지고 있다. 왜냐하면 철도는 단순한 교통운수의 문제에 그치는 것이 아니라 철도 관통지역에 대한 광범위한 권리의 취득을 의미하기 때문이다. 따라서 제국주의 열강이 보유한 철도부설권의 분포는 중국 각 지역에 대한 그들의 세력범위를 그대로 반영하고 있는 것이다.

열강이 철도 부설권과 경영권의 획득을 통해 중국에 대한 지배와 침략을 공고히하였듯이, 러시아 역시 중동철도¹⁾의 부설을 통해 만주지역에 대

* 이 논문(저서)은 2009년도 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을

한 지배권을 확립하였음은 주지하는 바이다. 러시아는 중동철도 부설권 및 경영에 관한 조약에 따라 중국 동북지방, 즉 만주를 자국의 세력권 하에 두게 된 것이다.²⁾ 이렇게 본다면 중동철도는 구러시아, 이후 소련이 만주지역에서 세력권을 형성할 수 있었던 근본적인 토대가 되는 것이며, 대중국정책의 핵심적인 통로였다고 할 수 있다.

그러나 1935년 소비에트연방은 중동철도를 명의상 만주국에, 실질적으로는 일본에 매각, 양도하였다. 중동철도가 가지는 위상과 역할에 비추어 철도의 매각은 소련의 대중국정책, 나아가 동방정책의 중요한 전환점이라 할 수 있다. 그렇다면 소련은 왜 만주지역에서 핵심적인 역할을 수행했던 중동철도를 매각하게 된 것일까? 이와 관련하여 기존의 연구는 일본과 소련 사이에 군사적 충돌을 회피하기 위한 정치, 군사적 요인으로 설명하거나, 혹은 철도가 가지는 경제적 가치의 하락으로 이를 설명하고 있다.³⁾

본 논문은 중동철도의 매각에는 경제적인 원인이 매우 중요하였음을 전제한 위에서, 경제외적 제권리에도 불구하고 소련은 왜 최종적으로 중동철도를 매각하게 되었을까라는 의문을 해명하는 것이 주요한 목적이라고 할 수 있다. 이러한 과정에서 중동철도의 매각을 1차대전 이후 중국에서 고양된 철도이권회수운동과의 연관성 속에서 살펴보고, 나아가 소련은 왜

받아 연구되었음(NRF-2009-362-A00002)

** 인천대학교 인문학연구소 HK교수

- 1) 중동철도는 東清鐵道, 東支鐵道, 東省鐵道, 北滿鐵道 등 여러 명칭으로 불리웠으며, 신해혁명 이후 중국에서는 중동철도, 일본에서는 동지철도라는 명칭이 많이 사용되었다.
- 2) Kent著, 李抱玄等譯, 『中國政府與華俄道勝銀行訂定建造經理東省鐵路合同』, 『中國鐵路發展史』, 三聯書店, 1958, 203-205쪽.
- 3) 중동철도 매각과 관련하여 국내의 연구로는 김지환, 『중국 동북지역 상품유통망의 변화와 동청철도의 매각』, 『역사학보』 217집, 2013.3; 김영숙, 『東支鐵道 매각 문제를 둘러싼 동아시아 외교관계』, 『한국일본어문학학회학술발표대회논문집』 2005-7卷, 2005; 김영숙, 『중동철도 매각 문제와 동아시아 외교관계』, 『일본학보』 68집, 2006.8를 들 수 있다. 김지환은 중동철도의 매각을 주로 경제적 원인에 초점을 맞추어 규명하였으며, 김영숙은 주로 정치적 요인에 초점을 맞추었다.

중국이 아니라 굳이 만주국, 실질적으로 일본에 매각하게 되었는지 살펴 보고자 한다. 특히 이 문제와 관련하여 1932년 만주국 성립과의 연관성을 해명하고, 나아가 철도 매각과 가격을 둘러싼 협상과정을 살펴봄으로써 중국, 일본, 소련의 상호관계를 살펴보고자 한다.

1. 中蘇協定, 奉蘇協定과 中東鐵道の 성격 변화

신해혁명 이전에 중동철도는 일반적으로 東清鐵道로 널리 불리워졌다. 중동철도, 즉 동청철도가 구러시아, 이후 소련의 대중국정책에서 매우 중요한 역할을 수행하였음에도 불구하고 소련은 왜 이를 만주국에 매각하게 된 것일까? 이 문제를 이해하기 위해서는 먼저 중동철도가 갖는 성격의 변화를 살펴보지 않으면 안된다. 주지하다시피 청일전쟁 이후 삼국간섭을 통해 러시아는 당시 청조로부터 중동철도 부설권을 획득할 수 있었다. 중동철도를 관리하기 위해 러시아는 1896년 12월 東清鐵道公司를 설립하였는데, 중국에서는 이를 大清東省稽查鐵路進款公司라고 명명하였다.

이 공사는 설립 당초부터 러시아정부와 불가분의 관계를 가지고 있었다. 다시 말해 러시아는 이 공사를 통해 중동철도의 부설과 경영에 긴밀히 관여하고 있었던 것이다. 설립 당시 조례에 따라 공사의 자본금 500만 루블은 러시아정부의 보증 하에 러청은행을 기관은행으로 채권을 발행하여 조달하였다. 500만 루블은 먼저 주식으로 발행되었으며, 발행된 주식은 러청은행에 의해 다시 매입된 이후 러시아국립은행에 보관되었다. 더욱이 중동철도의 부설을 위해 러시아는 총 6억 6200만 루블을 국고에서 지출하였으며, 이밖에도 매년 약 2천만 루블을 보조하였다.⁴⁾ 이와같이 이 공사는 사실상 러시아대장성에 의해 설립되고 운영된 기업이었으며, 재원의 조달은 러청은행의 감독권을 가진 러시아 대장대신의 통제 하에 있었다고 할

4) 吾孫子豊, 『滿支鐵道發達史』, 内外書房, 1944, 58-59쪽.

수 있다. 따라서 공사는 명의상 철도공사이지만 실제로는 러시아정부의 직영이라고 할 수 있다.⁵⁾

철도를 경영하기 위해 외면상 기업의 형식을 취한 것은 러시아정부의 직접적인 개입과 이를 통한 만주지역의 지배를 노골적으로 드러내지 않으면서도 실질적으로 이를 관철시키기 위한 방편이었다고 할 수 있다. 이러한 형식은 영국의 동인도회사나 일본의 남만주철도주식회사에서도 마찬가지로 취해졌다. 러시아는 중동철도의 부설권과 함께 이에 부속되는 다음과 같은 수많은 권리를 획득할 수 있었다.

- 1) 철도수비권: 중동철도 부설권 및 경영에 관한 계약 제5조에 따라 러시아는 철도 연변에 수비병을 배치할 수 있는 권리를 획득하였다. 이에 따라 1897년 500명의 수비병을 배치하기 시작한 이후, 1900년에는 의화단운동을 빌미로 크게 증원하여 1901년 1월에는 종래 철도수비대를 흑룡국경수비대로 개편하여 모두 2만 5천명으로 증원하였다.
- 2) 철도부속지 수용권: 계약 제6조에 따라 철도부지뿐 아니라 점차 부속지를 확대해 나갔다.
- 3) 면세특권: 철도 운수를 통해 발생하는 일체의 수입에 대해 세금의 부과를 면제하며, 철도의 부설, 경영 및 수리에 필요한 부속 및 재료에 대한 모든 관세 및 내국과금, 세금을 면제하였다.
- 4) 부속지의 행정권: 계약 제6조 중의 “공사는 부속 토지에 대해 절대적, 배타적 행정권을 행사한다”라는 규정에 따라 (1)民政課(경찰포함), (2)土地課, (3)對支交涉課, (4)教育課, (5)寺院課, (6)新聞發行課, (7)醫務衛生課, (8)禽獸防疫課 등을 설치하였다.
- 5) 광산채굴권: 중동철도 부설경영계약에 의거하여 철도 양변 30리 이내의 지역에서 채굴권을 우선적으로 독점하며, 이에 따라 길림성 및 흑룡강성 내의 탄광 시추 및 채굴권을 획득하였다.

5) 日華實業協會, 『支那近代の政治經濟』, 外交時報社, 1931.12, 439쪽.

6) 삼림벌채권: 계약 제6조에 의거 철도 부설의 진전과 함께 연료대책으로 강구되었다. 실제로 1904년에는 흑룡강성 내 삼림벌채계약이 이루어졌으며, 1907년에는 길림성내 삼림벌채계약이 체결되었다.⁶⁾

그러나 이와같은 중동철도의 성격은 1차대전을 계기로 큰 변화를 겪게 된다. 중동철도에 대한 소유권을 보유하고 있던 러시아는 이미 1917년 러시아혁명을 거치면서 대외정책에서 급격한 변화를 보이게 되었다. 소련은 과거 제정러시아시대에 침략으로 획득한 일체의 특권을 포기할 의사를 중국에 통지하였는데, 즉 1919년 7월 25일 제1차 對華宣言(제1차 카라한선언)을 통해 “비밀조약의 폐지, 침략으로 획득한 토지소유권의 포기, 중동철도, 광산 및 기타 특권을 대가 없이 중국에 반환한다”고 선언하였다. 또한 1920년 9월 27일 제2차 對華宣言(제2차 카라한선언)을 제출하여 거듭 “제정러시아정부가 취득한 권리, 특권을 무조건적으로 중국에 반환한다”고 발표하는 동시에, 중동철도에 대해서도 “이 철도를 노농정부가 이용하는 방안에 대해서 중소 양국정부가 특별협정을 제정하여 심의해야 한다”라는 입장을 밝히며 회담의 필요성을 강조하였다.

카라한선언을 기점으로 중국과 소련 양국은 러시아혁명 이래 단절된 국교를 정상화하기 위한 방안을 모색하기 시작하였으며, 그 연장선상에서 중동철도의 문제 역시 포괄적으로 해결하고자 하였다. 1923년 9월 카라한이 중국을 방문하여 교섭을 개시한 결과 마침내 1924년 5월 31일 중국 외교총장 顧維鈞과 소련대표 카라한은 ‘中蘇懸案解決大綱協定’(中蘇協定)을 체결하였다. 이 협정의 제9조는 중동철도와 관련하여 다음과 같은 상세한 규정을 마련하였다.

“중소 양국은 중동철도 문제를 해결하기 위해 다음과 같은 원칙에 합의하였다.

1) 중동철도는 순수한 상업적 성격을 지니며, 영업과 직결된 업무 이외

6) 吾孫子豊, 『滿支鐵道發達史』, 内外書房, 1944, 59쪽.

- 에 중국의 중앙정부나 지방주권과 관련되는 사항, 즉 사법, 민정, 군무, 경무, 시정, 세무, 토지 등은 모두 중국정부의 관할 하에 편입한다.
- 2) 소련정부는 중국이 중국자본을 가지고 중동철도 및 그 부속재산 일체를 回贖하는 것을 승인한다.
 - 3) 중동철도의 처리에 대해서는 조약체결 당사국인 중국과 소련 양국만이 관여할 수 있으며, 제3국의 간섭을 용인하지 않는다.
 - 4) 양국정부는 중동철도와 관련된 1896년의 협약에서 규정한 권리 가운데 중국의 주권과 저촉되지 않는 부분은 여전히 유효하다.⁷⁾

이와같이 중소협정의 내용은 바로 카라한선언의 주지를 그대로 반영하고 있으며, 주요한 골자는 중동철도가 가지고 있는 경제적 특권, 다시 말해 제국주의적 침략성을 내포한 군사, 정치적 특권을 포기하고 이를 중국에 반환한다는 내용을 담고 있다. 이러한 원칙은 1924년 9월 20일 봉천에서 소련과 봉천성정부 사이에 체결된 奉蘇協定에서도 재차 확인되었다.

소련과 봉천성정부는 중동철도와 관련된 일체의 특권을 부정하는데 동의하였다. 즉 제1조 제1항에서 양자는 중동철도공사를 ‘순수한 상업적 기업’으로 규정한 위에서 중동철도의 영업에 관한 사항을 제외하고 기타 모든 사항, 즉 사법사항, 민정사항, 경찰, 군정사항, 과세 및 토지(중동철도공사 자체에 필요로 하는 토지는 제외) 등 중국 중앙정부 및 지방정부의 권리에 영향을 주는 사항은 중국관헌이 관장하도록 합의하였다.⁸⁾

또한 중동철도의 매각 및 양도와 관련해서는 1896년 9월 8일 러시아와 청조 사이에 체결된 조약의 제12조에서 정한 80년을 60년으로 단축하고, 이 기간이 종료되면 중국정부가 무상으로 철도 및 부속재산을 환수할 수 있도록 하였다. 더욱이 이 기간, 즉 60년을 더욱 단축할 것인지의 여부는

7) 『建立邦交之換文』, 『中外舊約章彙編』, 三聯書店, 1959, 422-425쪽.

8) 『中華民國東三省自治省政府與蘇維亞社會聯邦政府之協定』, 『中外舊約章彙編』, 三聯書店, 1959, 466-467쪽.

소련과 중국 양국정부가 협의하여 결정할 수 있도록 하였다. 따라서 소련은 중국이 중동철도를 매입할 권리를 가지고 있음을 인정하며, 매입 시에는 양국이 중동철도의 실제 가치를 산정하여 중국이 이에 상응하는 가격을 지불하고 매입할 수 있도록 규정하였다. 더욱이 이 협정은 중동철도의 장래와 관련하여 소련과 중국 양국만이 결정권을 행사할 수 있을 뿐 여타 제3국의 관여를 배제하기로 결정하였다.⁹⁾ 또한 36년이 경과한 이후 중국 정부는 이 철도를 回贖할 수 있는 권리를 가지게 되며, 이러한 경우 부설 원금과 기타 비용을 참작하여 비용을 산출하도록 하였다.¹⁰⁾

II. 중국의 철도이권회수운동과 중동철도 매각론의 부상

1차대전 종결 이후 중국에서는 철도 부설권 등 제국주의 열강의 이권을 회수하기 위한 운동이 전국적으로 광범위하게 전개되었다. 이와같은 열기에 부응하여 동북지방에서도 철도의 이권 회수를 목표로 하는 鐵道自辦運動이 전개되었으며, 주요한 대상은 바로 중동철도와 남만주철도였다.¹¹⁾ 그렇다면 앞서 지적한 바와 같이 소련이 중소협정, 봉소협정을 통해 제정 러시아시대의 특권을 포기하였음에도 불구하고 중동철도는 왜 이권회수운동의 주요한 대상이 되었을까?

이러한 원인은 중동철도의 소유권 및 지배권에 대한 중동철도공사, 즉 소련의 영향력이 정치, 군사적 이권의 반환에도 불구하고 여전히 강고하게 유지되고 있다는 구조적 문제에서 찾을 수 있다. 다시 말해 카라한선언

9) 『中華民國東三省自治省政府與蘇維亞社會聯邦政府之協定』, 『中外舊約章彙編』, 三聯書店, 1959, 467쪽.

10) Kent著, 李抱宏等譯, 『中國政府與華俄道勝銀行訂定建造經理東省鐵路合同』, 『中國鐵路發展史』, 三聯書店, 1958, 211쪽.

11) 상세한 내용은 김지환, 『滿鐵과 동북고통위원회』, 『中國近現代史研究』 40輯, 2008.12 참조.

과 중소협정을 통한 이권의 반환에도 불구하고 소련은 여전히 중동철도에 대한 경영권을 견지하고 있었으며, 이를 통해 만주에서의 지배권 역시 변함없이 유지하고 있었던 것이다.

1차대전 종결 직후 1919년 1월 18일에 개최된 파리강화회의에서 중국은 3개항의 요구사항을 제출하였는데, 주요한 내용은 1) 1915년 일본과 체결한 21개조약의 폐지, 2) 교주조차지 및 산둥에서 독일 이권의 회수, 3) 자국의 주권을 훼손하는 일체 조약의 폐지 및 회수 등으로 요약할 수 있다. 특히 세 번째 요구와 관련해서는 “중국에서 모든 외국의 세력 및 이익범위의 폐지, 외국군대 및 경찰의 철수, 영사재판권의 폐지, 조차지의 환수, 외국 이권 및 조계의 환수, 관세자주권의 확립”이라는 구체적인 조항을 명시하였다.¹²⁾

그러나 1922년 1월 19일 개최된 워싱턴회의의 중동철도분과회 제1회 위원회에 참석한 일본, 영국, 미국, 프랑스, 이탈리아, 중국, 소련, 네델란드, 포르투갈 등 9개국 위원은 “중동철도는 소련정부의 재산으로서, 중국은 1896년의 계약에 따라 중국적으로 귀속권을 갖는다”고 결의하였다. 이에 대해 중국위원은 중동철도가 결코 소련의 자산이 아니라고 주장했으나 일본, 프랑스 등이 여기에 정면으로 반대의 뜻을 표명하였다. 프랑스위원은 중국이 지출한 500만 고평량은 철도 부설에 투자된 것이 아니고 은행자본의 일부일 뿐으로서, 철도소유권과는 하등의 관련이 없다고 주장하였다. 중국위원이 이를 강하게 반박하였으나 끝이어 일본, 프랑스, 미국, 영국의 반대에 직면하였다.¹³⁾

이와같은 국제적 여론에 힘입어 비록 카라한선언과 중소협정, 봉소협정을 통해 중동철도의 이권과 그 성격이 상업적인 것으로 대폭 축소되긴 하였지만, 그럼에도 불구하고 소련은 이 철도에 대한 소유권과 경영권을 여

12) 吾孫子豊, 『支那鐵道史』, 生活社, 1942, 117쪽.

13) 中村明人, 『東支鐵道の過去及現在』, 陸軍省調査班, 1932.5.5, 16-17쪽.

전히 유지하고 있었던 것이다. 바로 이러한 점이 중국에서 중동철도를 비롯한 철도이권의 회수운동을 촉발한 주요 원인이 되었다고 할 수 있다. 1924년 9월 20일 체결된 봉소협정의 제1조는 중동철도 문제를 해결하기 위한 규정으로서, 이 가운데 제6, 7, 8항의 내용은 다음과 같다.

제6항: 중동철도공사는 철도에 관한 일체의 사항을 상의하여 결정하기 위해 10명으로 구성된 이사회를 조직하고, 조약체결국에서 각각 5명씩을 임명한다. 중국 측은 자국이사 가운데 한 명을 이사장으로 임명하고, 소련도 자국이사 가운데 한 명을 이사회 부이사장으로 임명한다. 법정가결수는 7명으로 하고, 이사회 의결은 실시예 앞서 6명 이상의 동의를 얻어야 한다. 이사장 및 부이사장은 이사회 사무를 공동으로 처리한다.

제7항: 중동철도공사는 5명으로 구성된 감사회를 조직하며, 3명은 소련, 2명은 중국이 임명한다. 감사회장은 중국감사 중에서 선임한다.

제8항: 중동철도공사는 소련인 1명을 관리국장으로 두고, 2명의 부관리국장을 둔다. 2명의 부관리국장 가운데 1명은 소련인으로 하고 나머지 1명은 중국인으로 임명한다.¹⁴⁾

이와같이 중동철도 이사회는 양국 이사 10명으로 구성되는데, 중국 측은 이사장을 포함하여 5명, 소련 측은 부이사장을 포함하여 5명을 임명하였다. 따라서 양국의 이해가 상충하는 사항은 이사 7명의 찬성을 필요로 하기 때문에 사실상 합의를 이끌어내기 어려운 구조였다. 이러한 이유에서 관리국장은 이사회에 구애되지 않고 독자적으로 전결할 수 있는 입장이었다. 더욱이 관리국의 조직을 보면, 관리국장은 소련정부가 임명하고 그 아래 양국정부가 각각 임명한 두 명의 부관리국장이 있었다. 그런데 중동철도의 중추적인 지역은 관리국장의 관할 하에 있었으며, 중국 측은 부관리국장은 수입 심사, 전화, 봉급, 중소교섭의 4과 및 인쇄소만을 담당하고 있을 따름이었다.¹⁵⁾

14) 『東支鐵の解剖(四)』, 『時事新報』, 1933.5.14.

이러한 이유에서 동북지역의 길림, 봉천, 하얼빈 등에서는 조차지의 반환과 불평등조약의 폐지를 주창하는 시위가 연일 계속되었으며, 이와같은 열기 속에서 1924년 5월 동삼성교통위원회가 설립되었다. 동북지역에서 철도이권회수운동의 주요한 목표는 당연히 가장 세력이 컸던 중동철도와 남만주철도에 집중되었으며, 동삼성교통위원회는 양 철도의 세력을 견제하기 위해 철도병행선의 부설에 착수하였다. 1921에서 1931년까지 약 10년간 중국관민들은 錦朝鐵道, 打通鐵道, 開豐鐵道, 沈海鐵道, 呼海鐵道, 鶴鳳鐵道, 吉海鐵道 등 총 1521.7킬로미터에 달하는 철도를 부설함으로써 남만주철도와 중동철도 등 물자의 운송권을 적극 회수하였다.¹⁶⁾

이러한 가운데 1929년 7월 10일, 중국 측이 무력행사를 통해 중동철도를 회수하고자 하는 중동로사건이 발발하였다. 중국은 북경 주재 소련영사관을 강제 수색하여 소련영사 및 요인을 추방하였다. 중국에서는 봉소협정이 사실상 소멸되었으며, 따라서 중동철도를 동삼성교통위원회에 귀속시켜야 한다는 다음과 같은 주장이 분분하였다.

- 1) 소련은 적화선전를 금지한 조약에도 불구하고 여전히 북만주에서 이를 반복하고 있다.
- 2) 중동철도의 회수가 지연될 경우 타국에 양도될 위험성이 있다.
- 3) 봉소협정은 남북타협에 의해 소멸되었다.¹⁷⁾

이에 주소련 일본대사 田中都吉은 카라한을 방문하여 소련 측의 적극적인 대응을 촉구하였으며, 실제로 소련은 7월 17일 중소단교를 선언하기에 이르렀다. 더욱이 일본외상 幣原喜重郎은 중국이 남만주철도를 회수하려 시도할 경우 자위차원에서 군사행동이 불가피함을 강조하였다.¹⁸⁾ 일본 측이 이와같은 입장을 표명한 것은 중동철도와 함께 철도이권회수운동의 주

15) 『露支會議と東鐵問題』, 『滿洲日報』, 1930.10.15.

16) 金志煥, 『滿鐵과 東北交通委員會』, 『中國近現代史研究』40輯, 2008.12, 111쪽.

17) 『東支鐵道回收にイギリスの策動』, 『大阪毎日新聞』, 1929.1.9.

18) 송한용, 『중동로사건에 대한 일본의 대응과 영향』, 『역사와 담론』 31집, 2001, 128쪽.

요한 대상인 남만주철도에 부정적 영향이 과급될 것을 우려했기 때문이다. 이와같은 분위기 속에서 중동철도의 소련부국장이 대련으로 남만주철도주식회사 총재 山本條太郎을 비밀리에 방문하여 “일본정부와 소련정부는 중국이 남만주철도와 중동철도를 회수하는데 공동으로 반대한다”¹⁹⁾는 내용에 합의하였다.

중동로사건을 통한 중동철도의 강제회수 등 강경책 일변도는 결코 의도대로 실현될 수 없었으며, 결국 중국은 타협책을 제시하지 않을 수 없었다. 중국대표 朱紹陽은 정부의 훈령에 따라 중소평화교섭에 착수하였으며, 강경한 태도를 고집할 경우 열국의 동정이 중국을 떠나가지 않을까 우려하여 결국 중동철도의 원상회복이라는 소련의 요구를 받아들이지 않을 수 없었다.²⁰⁾

중동철도 문제를 논의하기 위해 중소 양국은 1930년 1월 25일 회담을 개최하기로 하였으나, 수차례 연기되는 가운데 마침내 10월에 이르러서야 소련대표 카라한, 중국대표 莫德惠가 회담을 개최하기에 이르렀다. 회담의 핵심적인 논제는 바로 중동철도의 경영권이었으며, 이 가운데에서도 특히 양국 간 분쟁의 핵심이 되었던 관리국장의 권한문제 및 이사회문제가 초점이 되었다. 그러나 양국 간의 회담에서는 특별한 성과를 도출할 수 없었다.

III. 중동철도 매각협상과 중일소관계

중동철도의 매각문제가 본격적으로 여론에 등장하게 된 것은 1929년 초부터였으며, 바로 중국에서 철도이권회수에 대한 열망과 운동이 고양되는 시기와 일치한다. 특히 1929년 7월 10일 장학량에 의해 중동철도가 강제로

19) 蔣星德, 『中東鐵路的時代背景與政治反映』, 『東方雜誌』 26卷 15號, 1929.8.10, 26쪽.

20) 『東鐵原狀回復に支那ついに讓步』, 『神戸又新日報』, 1929.8.11.

접수된 사실에 비추어 소련의 중동철도 매각교섭과 중동로사건은 불가분의 관계를 가지고 있다고 볼 수 있다.

1929년 1월 초 소련은 중국의 강경한 정책을 예상하고 중동철도의 장래가 불투명하다고 생각하여 먼저 프랑스와 중동철도 양도문제를 교섭하기 시작하였다.²¹⁾ 이러한 사실은 소련이 철도이권회수운동의 주요한 대상이었던 중동철도의 소유권이 강제로 회수될 가능성을 우려하고 있었음을 보여주는 것이라 할 수 있다.

그런데 1929년 1월 12일 중동철도공사 관계자가 남경국민정부를 방문하여 중동철도 매수문제를 논의하였다.²²⁾ 이러한 움직임으로 볼 때 소련 정부는 한편으로 중동철도를 중국에 매각할 가능성을 타진하고 있었다고 볼 수 있다. 그런데 일본외무성의 비밀문서를 살펴보면, 중국정부가 중동철도의 매수에 나선 이유는 일본이 중동철도를 매수할지도 모른다는 풍문이 있기 때문이라고 보고하고 있다.²³⁾ 이러한 기록은 중국정부가 소련이 중동철도를 일본에 매각할 가능성을 우려하고 있었음을 보여준다.

이러한 사실은 중국언론에서도 확인할 수 있다. 1929년 8월 주독일 소련 대사는 주독일 중국공사에게 중동철도 문제의 영구한 해결을 희망하며, 기한 만료가 도래하기 이전에 중국 측에 중동철도의 매각을 희망한다는 의향을 전하였다.²⁴⁾ 이에 대해 중국의 언론은 “최근 소련이 장차 중동철도를 일본에 양도하려 한다는 소식이 전해지고 있다”라고 문제를 제기하면서, “소련은 중동철도를 중국에 양도할 의사가 없기 때문에, 철도이권회수운동을 빌미로 이를 일본에 양도할 가능성이 매우 높다. 이것이 바로 중국이 중동철도를 회수하고자 주창하는 원인이다”라고 보도하였다.²⁵⁾ 이와

21) 『東支鐵道を日本へ讓渡交渉』, 『大阪毎日新聞』, 1929.1.6.

22) 日本外務省, 『支那側ノ買收關係』, 『東支鐵道關係一件／鐵道讓渡問題』, 1929, 122-123쪽.

23) 日本外務省, 『支那側ノ買收關係』, 『東支鐵道關係一件／鐵道讓渡問題』, 1929, 123쪽.

24) 日本外務省, 『支那側ノ買收關係』, 『東支鐵道關係一件／鐵道讓渡問題』, 1929, 166쪽.

25) 蔣星德, 『中東鐵路的時代背景與政治反映』, 『東方雜誌』 26卷 15號, 1929.8.10, 19쪽.

같은 보도에 따르면 중국 측이 중동철도공사와 접촉하고 있는 주요한 이유는 철도의 매각문제를 협의하기 위한 것이며, 소련 측이 중국 이외의 제3국에 매각하려는 움직임을 차단하기 위한 것으로 추측할 수 있다.

1929년 5월 뉴욕타임즈 기자 할렛(Hallet Abend)은 일본과 소련 양국이 중동철도 문제를 둘러싸고 교섭을 진행하고 있다는 사실을 보도하였다. 그는 기사에서 소련이 중동철도 문제를 일본과 적극 협상하는 이유는 이미 중동철도의 부설 및 운영에 8억 루블이나 투자하였는데, 중국의 철도이권회수운동으로 말미암아 무상으로 중국에 양도하게 될 우려가 있기 때문이라고 보도하였다. 중국정부와 봉천성정부는 이러한 사실에 비추어 일본과 소련 양국이 중동철도와 관련하여 밀약을 체결하지 않았을까 우려하고 있다고 보도하였다.²⁶⁾ 1929년 7월 10일의 중동로사건은 바로 이와같은 중국 측의 인식과 우려를 반영한 것으로 볼 수 있다.

한편 소련은 중국 측에 중동철도의 매각 의향을 전달하였다. 즉 봉소협정에 근거하여 중동철도 부설비용에 과거 25년간의 이자를 더할 경우 총 13억 루블이라면 매각할 의향이 있다고 전하였다.²⁷⁾ 그런데 여기서 소련이 제시한 13억 루블은 실로 엄청난 금액으로서 중국으로서 이를 부담할 수 있는 여력이 있는지 의심스러운 정도의 거액이었다.

소련이 이와같은 막대한 액수를 철도 매각 비용으로 중국에 요구한 것은 막대한 재정 적자에 허덕이던 중국정부의 입장에서 현실성이 결여된 것이라 볼 수 있다. 그렇다면 당시 언론의 보도에서 지적하고 있듯이 철도이권회수운동의 고양 속에서 무상으로 접수될 것을 우려한 소련이 매각이라는 합법적 형식을 통해 이를 사전에 차단하려는 의도가 있었던 것으로 보여진다. 이와함께 중소협정, 봉소협정의 조항에서 이미 명확히 규정하고 있듯이 중동철도와 관련된 문제는 중국과 소련 당사국 이외에 제3국이

26) 『日俄協謀侵略中東鐵路』, 『東方雜誌』 26卷 9號, 1929.5.10, 1쪽.

27) 『十三億金留ならば東鐵を手放すも可』, 『滿洲日報』, 1930.3.21.

관여할 수 없도록 되어 있다. 이러한 이유에서 소련은 먼저 중동철도 매각 협상을 중국과 진행함으로써 자본부족으로 중국이 매입할 수 없는 형편으로 말미암아 불가피하게 일본 등 제3국에 매각할 수밖에 없다는 명분을 마련하기 위한 조치로 해석할 수 있다.

이러한 가운데 1931년 4월 11일 모스크바에서 중국 측의 중동철도 매수 제안에 대해서 소련이 기본적으로 동의하였다는 보도가 흘러나왔다. 이와 관련해서 일본언론은 중국이 현재 중동철도를 매수할 여력을 갖고 있지 못하며, 따라서 그 배후에는 제3국이 있을 것이라 추측하며, 만일 이것이 성사될 경우 동아시아 정세에 바람직하지 않을 것이라 보도하였다.²⁸⁾

실제로 중국국민정부 철도부장 孫科는 중동철도를 매수하기 위한 자금을 마련하기 위해 다방면으로 나서고 있었다. 1929년 8월 31일 손과는 미국의 제이피 모건(J.P.Morgan) 회사를 통해 중동철도를 매수하기 위해 외채의 모집이 가능한지 의향을 미국차관단 및 미국정부에 확인해 주도록 요청하였다. 이와함께 손과는 차관이 성립될 경우 중동철도의 경영 및 수입에 대한 중국정부의 보증이 가능하며, 더욱이 철도에 대한 외국의 감독을 허용할 의사를 표명하였다.²⁹⁾

경위는 분명치 않으나 미국을 통한 차관의 도입은 결국 실현되지 못하였다. 이러한 이유는 무엇보다도 차관의 당사자인 미국의 금융업계가 중동철도를 통한 이윤의 실현에 부정적이었으며, 차관의 담보가 불확실하다는 경제적 요인이 가장 큰 우려였을 것으로 추측된다. 일본은 중국정부가 차관을 도입하려는 움직임에 대해 “중국은 현재 도저히 자력으로 매수할 수 있는 재정적 여력이 없으며, 담보가 부족하여 어떠한 국가도 이러한 차관에 응하기 어렵다고 관측된다”³⁰⁾라고 판단하였다. 이렇게 본다면 소련

28) 『東支鐵道買收交渉』, 『京城日報』, 1931.4.19.

29) 日本外務省, 『支那側ノ買收關係』, 『東支鐵道關係一件ノ鐵道讓渡問題』, 1929, 135쪽; 日本外務省, 『東支鐵道蘇側持株對米讓渡關係』, 1930, 136쪽.

30) 日本外務省, 『東支鐵道蘇側持株對米讓渡關係』, 1930, 13쪽.

은 사실상 일본 측의 매입을 촉구하고 있는 것이나 다름 없는 셈이다. 일본의 군부 역시 “중동철도를 중국 측이 매입하려면 자본이 있어야 하는데 그 실현에 의문이 있는 것이 사실”이라고 하여 동일한 인식을 가지고 있었다.³¹⁾

중동철도의 매각 가격이라는 경제적 요인만을 두고 본다면 소련은 왜 굳이 중국이 아니라 일본에 매각하려 하였을까? 이는 중동철도를 둘러싼 동아시아에서의 열강간 세력관계 속에서 이해하지 않으면 안된다. 즉 소련은 중국의 중동철도 회수 음모의 배후에 바로 소련의 적화에 대항하고자 하는 영국이 있다고 본 것이다. 이러한 근거는 당시 신문 보도에서 “확실한 정보에 따르면 중동철도를 완전히 중국 측으로 회수하는 것은 소련 정부를 견제하기 위해 영국이 그 배후에 있다는 사실이 명확하다. 중국에 있는 소련 고위관료의 전언에 따르면 영국정부가 남경정부의 대소정책을 예의 주시하고 있으며, 남경정부 및 봉천당국의 반공옥상 정책을 지원하는 동시에 적극적으로 배소정책을 고취하는데 전력을 경주하고 있다”³²⁾고 전하였다. 영국영사는 이러한 취지에 근거하여 중국 측의 중동철도 회수정책을 지원하는 동시에, 만일 중국 측이 중동철도 회수를 지연시킬 경우 소련으로서는 자국의 투자 권리를 타국에 양도할 의향이 있다고 전언하였다.

반대로 중동철도가 만주국에 매각될 경우 영국의 동아시아정책에 적지 않은 부정적 영향을 미칠 것임은 명약관하하였다. 이러한 사실은 “중동철도가 일본의 수중에 들어가게 된다면 만주는 완전히 일본에 의해 좌지우지될 것이다. 영국이 주의를 기울이고 있는 극동에서 이를 계기로 일본과 소련이 접근하게 된다면, 최근 소련과 통상관계를 단절한 영국에게 매우 신경이 쓰이는 문제가 될 것”³³⁾이라는 신문보도에서도 잘 알 수 있다.

31) 中村明人, 『東支鐵道の過去及現在』, 陸軍省調査班, 1932.5.5, 66쪽.

32) 『東支鐵道回收にイギリスの策動』, 『大阪毎日新聞』, 1929.1.9.

이와같은 영국 측의 대소련 봉쇄정책에 의해 하얼빈에 있는 소련과 영국의 관헌 사이에는 감정이 악화되었다. 소련은 기관지를 통해 영국을 공격하기 시작하였으며, 이에 영국영사는 분개하여 중국으로 하여금 소련 기관지를 폐쇄하도록 요구하였다. 이와함께 일본의 여론은 “소련 측이 봉쇄협정에 관계없이 자국의 권리를 제3국에 양도할 의향을 가지고 있다”³⁴⁾고 보도하였다.

이와같은 맥락에서 보면 소련은 중동철도의 매각 문제를 중국정부에 타진하는 동시에, 이러한 사실을 일본에 의도적으로 전하고 있음을 알 수 있다. 이러한 이유는 바로 중국의 재정적 여력에 대한 의구심에서 비롯된 것으로 보인다. 소련의 입장에서 봉쇄협정에 구속되지 않겠다는 의도를 일본에 전한 이유는 중국이 아닌 제3국, 즉 매입의 여력이 있는 일본에 매각할 수 있다는 의사를 전달한 것으로 해석할 수 있다.

그렇다면 일본은 이와같은 소련의 제의에 대해 어떠한 인식과 입장을 견지하고 있었을까? 일본 역시 “소련이 타국의 자본을 차관형식으로 도입하거나 중국에 매각하려는 움직임은 현실성이 떨어지며 단지 만주국을 위협하기 위한 수단에 불과하다”³⁵⁾라고 판단하고 있었다. 그럼에도 일본은 중동철도의 매각과 관련하여 중소협정과 봉쇄협정에서 조약체결 당사국으로 한정하고 있는 조항의 규정에 주의를 기울이고 있었다.

“최근 소련이 중동철도를 제3국에 양도하려 한다는 풍설이 전해진다.

- 1) 중동철도 및 일체 부속재산은 중소간의 조약에 따라 결국 중국정부에 인도될 것이라는 가정에서 소련이 소유권을 제3국에 양도하는 것은 조약 규정에 저촉된다고 중국정부에서 반대할 것이다.
- 2) 중동철도 이용수익에 관해 소련 측이 갖는 권리, 수익 역시 중소간

33) 『東支鐵道の身賣り話』, 『大阪朝日新聞』, 1933.5.11.

34) 『東支鐵道回收にイギリスの策動』, 『大阪毎日新聞』, 1929.1.9.

35) 『東支鐵問題對策の惡辣手段-互讓的態度の滿洲國』, 『大阪時事新報』, 1933.4.21.

의 조약에 근거하여 양국만이 향유할 수 있다. 따라서 소련은 중국 측의 승인 없이 마음대로 제3국에 양도할 수 없다.

- 3) 일본은 소련이 중동철도를 제3국에 양도하더라도 중동철도 부설에 하등 관여하지 않았기 때문에 조약에 근거하여 양도행위에 반대할 수 있는 입장이 아니다.”³⁶⁾

이와같은 우려를 잘 인식하고 있던 소련으로서는 조약의 구속력이 없음을 애써 강조함으로써 일본의 호응을 촉구하였다. 1929년 8월 31일 소련의 카라한은 주소련 일본대사에게 봉소협정에서 중동철도를 매각할 경우 반드시 중국자본으로 한다는 규정은 논의의 여지가 있으며, 협상 당시 숙고하지 못한 결과로서, 소련의 입장에서 현재까지 구체적으로 결정된 사항은 없다고 전하였다.³⁷⁾ 같은해 9월 만철총재는 기자들에게 중동철도 매각은 당연히 소련의 희망에 따라야 하며, 매수자가 있다면 조건에 근거하여 매각을 고려하는 것이 당연한 일이라는 의사를 피력하였다.³⁸⁾ 이는 소련 측의 요구에 화답한 것이라 볼 수 있다.

IV. 만주국 승인과 중동철도 매각과의 연관성

소련은 1930년대 전반에 걸쳐 일본과의 긴장 완화를 통해 양국간의 정치, 군사적 대결을 회피하기 위한 구체적인 방안들을 적극 모색하였다. 만주사변 직전 중국 동북지방에 대한 일본의 침략정책이 노골적으로 전개되면서 양국 간의 긴장이 고조되자 소련은 충돌을 예방하기 위한 조치로서 대일화해의 외교정책을 적극 구사하였다. 1931년 9월 초 소련외교부는 주하얼빈 일본총영사 大橋忠一을 비밀리에 블라디보스톡으로 초치하여 양

36) 日本外務省, 『支那側ノ買收關係』, 『東支鐵道關係一件ノ鐵道讓渡問題』, 1929, 132쪽.

37) 日本外務省, 『東支鐵道蘇側持株對米讓渡關係』, 1930, 13쪽.

38) 『東支鐵道の使命』, 『滿洲日日新報』, 1930.9.26.

국 간의 긴장완화 방안에 관해 논의하였다. 이 회의에서 양국은 일본이 만주에 군사를 파병할 경우에는 미리 소련에 이 사실을 알리고 양해를 구하도록 하는 데 합의를 도출하였다.

1931년 12월 일본관동군은 치치하얼 점령에 앞서 무엇보다도 소련과의 관계에 주의를 기울였다. 치치하얼의 점령은 중동철도를 넘는 것으로서 소련과의 충돌 가능성이 있었기 때문이다. 이러한 이유에서 치치하얼 점령 다음날 주소련 일본대사는 소련 인민외교위원장 리트비노프(Maksim Maksimovich Litvinov)를 방문하여 “일본군은 중동철도의 이권을 존중할 것”이라는 의사를 전달하였다.³⁹⁾

이렇게 볼 때, 소련은 적어도 만주사변 발발 직전에 일본의 군사작전을 사전에 인지했을 가능성이 매우 크며, 따라서 사변 발발 직후 소련정부는 연일 성명을 통해 중일간에 엄정한 불간섭정책을 발표하였던 것이다.⁴⁰⁾ 더욱이 같은해 12월 주프랑스 일본대사 芳澤謙吉이 외상으로 임명되어 귀국길에 모스크바에 기착하였을 당시, 소련외교부는 그에게 일소중립조약의 체결을 제안하였다. 일본의 입장에서는 이 조약이 종래 견지해 온 반공국책과 모순되는 측면이 있음을 고려하여 받아들이지 않았다. 그러나 소련은 다시 1932년 11월과 1933년 1월 등 여러 차례 일본에 일소중립조약을 체결하자는 의사를 전달하였으며, 이후 양국 외교부는 이 문제를 주요한 논제로 삼아 논의를 지속하였다.

바로 이와같은 논의 과정에서 소련은 중동철도의 매각 문제를 협상의 지렛대로 적극 활용하고자 하였던 것이다. 일본과 소련은 만주에 대한 배타적 지배권을 두고 상호 대치해 왔으며, 이러한 과정에서 소련의 중동철도와 일본의 남만주철도는 중국 동북지방의 물류 장악과 세력권의 형성을 위한 상징으로서 상호 경쟁적인 입장에 있었다고 할 수 있다. 일본이 중동

39) 유신순저, 신승하외역, 『만주사변기의 중일외교사』, 고려원, 1994, 161쪽.

40) 陳覺, 『國難通史』, 遼寧出版社, 1991, 37쪽.

철도 매각문제를 들고 나온 것은 바로 양국 간의 정치, 군사적 긴장을 완화시키기 위한 목적이 있었다고 볼 수 있다.

이미 주하얼빈 일본총영사 森島守人은 일소중립조약의 필요성을 언급하면서도 조약체결의 걸림돌로서 중동철도 문제를 제기한 바 있다. 그는 “중동철도의 매각 협상이 이루어지고 있는 이상 일본과 소련 양국 사이에 불가침이 실현되고 있으며, 따라서 중동철도의 매각 협상이 나아가 일소중립조약의 체결로 진전되기를 기대한다”⁴¹⁾라는 의사를 표명한 바 있다. 이러한 분위기 속에서 소련은 중국 동북지역에서 양국간의 이해가 침해하게 대립되어 온 중동철도를 일본에 매각함으로써 양국간의 긴장을 완화하고, 이를 통해 양국의 화해와 중립조약의 체결을 도모했다고 볼 수 있다.

이러한 목적을 가지고 교섭에 임하였기 때문에 소련으로서는 매각 가격을 두고 전개된 협상에서 경제외적 문제를 고려하지 않을 수 없었던 것이다. 물론 일본으로서도 소련이 소유권을 가지고 있는 중동철도가 만주에 존재하는 이상 정치, 군사적 긴장 완화 및 충돌의 회피를 고려하지 않을 수 없었다. 비록 형식상 소련과 만주국 사이의 협약이었지만, 당시의 대다수 언론은 소련과 일본 사이의 협약으로 명확히 인식하고 있었다. 중동철도의 소유권을 일본에 매각할 결정은 이 철도에 대한 중국의 영향력과 권리를 조금도 고려하지 않은 독단적인 조치였으며, 매각과 관련해서는 협약체결 당사국에 한정한다는 중동철도에 관한 협약을 위반한 것이다.⁴²⁾

이러한 협상의 과정에서 만주국을 내세우는 전략은 어떠한 의미를 갖는 것일까. 중동철도의 매수 형식과 관련하여 일본에서는 두 가지 주장이 대립하고 있었다. 첫째는 직접매수론으로서, 소련정부의 제안을 바로 받아들여 양도교섭에 임하는 것이 대국적 견지에서 유리하다는 주장이다. 둘째는 만주국 구입론으로서, 중동철도에 관한 권리 일체를 승계한 만주국

41) 森島守仁, 『陰謀, 暗殺, 軍刀』, 岩波書店, 1950, 295쪽.

42) 김영숙, 『중동철도 매각 문제와 동아시아 외교관계』, 『日本學報』 68집, 2006.8, 320-321쪽.

이 건국 이래 소련과 공동경영자로서 중동철도의 공동관리를 담당하고 있기 때문에 만주국이 매수하는 것이 합리적이라는 것이다. 일본정부는 만주국과 소련 사이에 서서 직접교섭을 장려하고 원활한 타협에 기여하는 것이 타당하다는 주장이다.⁴³⁾

주지하다시피 만주국의 성립 이후 국제연맹은 이를 정식국가로 승인하지 않기로 방침을 결정하였다. 국제연맹은 만주국의 수립과 관련된 리튼 조사단의 보고를 기초로 1933년 2월 15일 <국제연맹규약 제15조 제4항에 따른 국제연맹 총회보고서>, 소위 최종보고서를 일본대표에 넘겨주었다. 보고서는 만주국의 불승인과 일본군대의 즉시 철수 요구를 주요한 내용으로 담고 있었다. 2월 24일 국제연맹 총회는 19인위원회가 제출한 보고서를 찬성 42, 반대 1(일본), 기권 1(태국)로 채택하였다. 이는 국제연맹과 열강이 만주국을 부정하였음을 의미하는 것이다. 결국 일본은 3월 27일 국제연맹의 탈퇴를 통고하였다.⁴⁴⁾

이와같이 열강으로부터 만주국을 승인받지 못한 상태에서 소련의 동향은 일본에게 매우 중요한 의미를 가지고 있었다. 일본외무성은 1932년 8월 24일 <국제관계로부터 본 시국처리 방침>을 작성하였는데, 특히 소련과의 관계 정립을 매우 중요한 내용으로 강조하였다. 여기서 일본외무성은 “북만주 방면의 형세에 관해 일소관계는 위험한 상태에 처해 있으며, 작금의 국제관계에 비추어 소련과 충돌을 피하는 일이 매우 긴급하다”⁴⁵⁾라고 강조하였다.

더욱이 일본외무성은 만주국의 승인 문제와 관련하여 소련의 동향을 매우 중요한 요소로 간주하였다. 즉 “소련이 만주국을 정식으로 승인한다면 최대의 이해 관계국인 일본과 소련 양국이 만주국의 존재를 인정하는 셈

43) 『直接買収か否か政府内に兩論』, 『大阪朝日新聞』, 1933.5.13.

44) 유신순저, 신승하외역, 『만주사변기의 중일외교사』, 고려원, 1994.8, 301-302쪽.

45) 日本外務省, 『日本外交文書・滿洲事變』 2권 2책, 1981, 386-387쪽.

이 된다. 이렇게 된다면 만주국에 이해를 갖지 않는 국가들의 이해는 공론에 그치게 될 것이다”⁴⁶⁾라는 입장을 견지하였다.

1933년 5월 13일 주일 소련대사는 일본외무성을 방문하여 극동에서 분쟁을 근본적으로 해결한다는 취지에서 중동철도의 매각을 제안한 소련정부의 방침 및 태도를 상세히 설명하였다. 이와함께 중동철도의 매각 조건을 다음과 같이 제시하였다.

- 1) 소련정부는 중동철도를 만주국 혹은 일본에 매각하기를 희망하고 있으며, 매각이 불가능하다면 일본 혹은 만주국으로부터 자금 차입이라는 형식을 취해도 무방하다.
- 2) 철도 매각 비용의 지불방법에 대해서 전액을 일시불로 지급할 필요는 없으며, 연차적으로 혹은 철도수익금으로 지불하는 조건도 가능하다.
- 3) 소비에트정부는 군사적 혹은 정치적 가치에 대해 과다하게 주장하지 않으며, 따라서 순수히 상업적 가치에 기초하여 자산가치를 평가할 의향이다.
- 4) 만주국을 매각 교섭의 상대로 할 경우 장래 만주국 승인의 문제가 발생할 것이다. 소련정부는 국제연맹의 참가국이 아니기 때문에 연맹의 결의에 전혀 구속될 이유가 없으며, 자주적으로 결정할 의향이 있다.⁴⁷⁾

이와같이 소련은 중동철도 매각을 의도적으로 만주국 승인의 문제로 연결시키고 있으며, 이 문제는 바로 일본외교에서 가장 핵심적인 문제였음에 틀림없다. 일본의 입장은 다음의 기록에서 잘 살펴볼 수 있다.

- 1) 소련정부가 중동철도의 양도를 통해 이 철도로 말미암아 야기되는 일소분쟁의 근원을 제거할 수 있다는 목적에 양해한다.

46) 日本外務省, 『日本外交文書・滿洲事變』3권, 1981, 22쪽.

47) 『東鐵賣却條件提示さる。』, 『大阪朝日新聞』, 1933.5.14.

- 2) 매수조건에 대해서는 군부와 만철당국이 현상에 기초하여 평가액을 결정한다.
- 3) 중동철도는 만주국의 철도정책이 완성되면 그 가치가 더욱 저하될 것이기 때문에 매수시기에 대해서는 이 점을 충분히 고려하여 결정한다.
- 4) 이 철도를 만철이나 만주국으로 하여금 매수하도록 하는 방안 가운데 후자가 바람직하다고 보여진다.⁴⁸⁾

일본외무성과 군부는 만주국이 매각 협상의 파트너가 되어야 한다는 사실에 기본적으로 합의를 이루었다. 이는 만주국의 국제법적 지위 및 정당성과 불가분의 관계를 가지고 있었다. 중소협정에서는 중동철도와 관련된 사항은 소련이 중국과 협의하도록 되어 있기 때문에 만주국이 중국을 계승한다고 보는 것이다. 소련이 중동철도를 양도하기 위해서는 만주국을 상대로 매각의 교섭에 착수해야 하며, 이는 결과적으로 만주국을 승인하는 셈이 되는 것이다.⁴⁹⁾ 이러한 이유에서 1931년 10월 28일 일본외상은 “소련을 통해 만주국의 승인을 실현하는 방법은 만주국의 안정을 위해 매우 바람직하다”⁵⁰⁾고 주장하였다.

리튼보고서는 중국과 일본의 직접교섭을 권고하였으나, 중국은 만주에 대한 중국의 주권을 인정하는 기초 위에서 비로소 협상에 임할 수 있다고 주장하였으며, 국제연맹의 수많은 소국들도 중국의 입장을 지지하였다. 그러나 만주와 관련된 최대의 이해국인 일본과 소련이 만주국을 승인하게 된다면 만주와 관련성이 적은 소국들의 주장은 상대적으로 큰 영향력을 발휘할 수 없게 될 것이다. 이러한 인식에 따라 소련의 만주국 승인은 만주국의 안정을 위해 불가결할 뿐만 아니라 일본의 국제연맹 대책을 위해

48) 『問題の東支鐵は日本で買収せぬ』, 『大阪時事新報』, 1933.5.14.

49) 本多弘一, 『北鐵讓渡と其の影響』, 『滿蒙之文化』 31卷 7號, 1934.7, 42쪽.

50) 유신준저, 신승하외역, 『만주사변기의 중일외교사』, 고려원, 1994.8, 209쪽.

서도 매우 필요하였던 것이다.⁵¹⁾

V. 매각가격의 협상과 결정

소련 측의 매각 의사에 대해 일본은 어떠한 입장을 가지고 있었을까? 일본재계는 소련이 표면적으로 일본, 소련, 만주국 등 3국 관계의 개선을 들고 있지만, 실상은 재정적 어려움이 주요한 원인이라고 판단하였다. 말하자면, 1) 소련은 제2차 5개년계획의 첫 해에 들어서면서 막대한 경비를 필요로 하고 있으며, 2) 국내 재원 상황을 살펴보면 소요경비로서 약 7억 루블이 필요하지만, 실상은 1억 루블도 준비하고 있지 못하며, 3) 소련은 영국 및 독일과의 관계가 원활하지 않아 차관도입이 불가능하다고 지적하면서, 이러한 경제적 어려움에 몰린 결과 소련이 제안하게 된 것이라고 간주하였다.⁵²⁾

이러한 가운데 1932년 吉會鐵道の 완공은 소련의 중동철도 매각에 중요한 분수령이 되었던 것으로 보인다.⁵³⁾ 중동철도관리국은 길회철도가 완공되면서 특산물의 대부분이 長春으로 집중될 추세를 보이자, 이로 말미암아 중동철도의 장래가 매우 비관적이라 생각하여 남만주철도주식회사 본사에 특사를 파견하여 중동철도의 매수를 증용하였다.

12월 24일 소련의 타스통신은 중동철도 이사장과 소련이 일본에 중동철도를 양도하는 방안을 고려하고 있다고 보도하였다. 이에 대해 소련은 타스통신의 보도가 근거가 없는 것이라며 부인하였다.⁵⁴⁾ 그러나 머지않아

51) 日本外務省, 『蘇連ノ滿州國承認ニ關スル件』, 1932.10, 1-2쪽.

52) 『高々五千万円と見る我財界の意見』, 『大阪毎日新聞』, 1933.5.7.

53) 길회철도의 완공으로 인한 중국 동북지역의 물류유통의 변화 및 이로 인한 동청철도의 매각과 관련된 상세한 내용은 김지환, 『중국 동북지역 상품유통망의 변화와 동청철도의 매각』, 『역사학보』 217집, 2013.3 참조.

54) 日本外務省, 『日本へ讓渡關係(旧露國人パトローリン言動ヲ含ム)』 分割2, 1933, 404쪽.

1933년 초 중동철도 러청은행 주주자문위원 대표가 동경으로 와서 중동철도 주식의 양도 가능성을 타진하였다.⁵⁵⁾

이러한 가운데 1933년 4월 24일 주소런 일본대사가 카라한을 방문하여 중동철도를 중심으로 하는 일소 양국간 분쟁을 근본적으로 해결하는 방안에 대해 협의하였으며, 5월 2일 리트비노프는 일본대사에게 중동철도를 일본, 혹은 만주국에 매수하여 경영하도록 하는 것이 최선의 방책이라는 의사를 전달하였다. 5월 4일 주일 소련대사는 일본외무성을 방문하여 중동철도를 매각할 의향을 공식적으로 전달하였다.

1933년 5월 5일 모스크바에서 리트비노프와 일본대사와의 사이에 중동철도 매각과 관련된 회담이 개최되었다. 여기에서 리트비노프는 중동철도 문제가 일소 간에 긴장을 조성하는 요인이 되며, 소련 당국으로서 이러한 분쟁을 근본적으로 해결할 수 있는 평화적인 해결책을 강구할 의사가 있음을 명확히 밝혔다. 다시 말해 이는 중동철도의 매각을 의미하는 것이다.⁵⁶⁾

1933년 7월 만주국과 소련정부는 중동철도를 매각하기 위한 협상에 착수하였으며, 이를 위해 수차례 회의를 개최하였다. 1933년 7월 3일 개최된 회의에서 소련은 <만주국에 의한 중동철도 매수 원칙에 관한 각서>를 제출하고, 매각의 대상에는 철도의 본선과 보조선 등을 포함하여 총 2544.9킬로미터의 노선과 전신선 2576킬로미터, 그리고 전화 및 급수설비가 포함된다고 명시하였다. 이밖에도 철도 소속의 기관차, 차량, 운전재료, 철도용, 여객용 건축물, 창고, 주택, 사무소, 병영 등 총면적 190만 9762평방미터, 공장 및 차고, 하얼빈의 각 공장을 포함하였다. 또한 발전소와 하얼빈 전화국, 증기선 및 부두, 철도부속 토지, 의료시설, 요양소, 제재공장, 인쇄소 등도 포함한다고 천명하였다.⁵⁷⁾

55) 日本外務省, 『日本へ讓渡關係(旧露國人バトローリン言動ヲ含ム)』 分割2, 1933, 437쪽.

56) 『東鐵賣却問題露都で折衝さる』, 『大阪朝日新聞』, 1933.5.6.

중동철도의 매각 가격에 대해 소련대표는 총 6억 2500만 루블을 제시하였다. 그러나 이에 대해 만주국대표는 중동철도의 경제적 가치가 만주국의 철도망 완성과 더불어 크게 저하되었다고 주장하였다. 따라서 중동철도의 노후화된 설비 상태에 비추어 가격은 6500만 루블에 불과하며, 더욱이 중동철도의 소유권을 만주국과 소련이 절반씩 소유함에 비추어 만주국이 지불해야 할 금액은 3250만 엔이라고 제시하였다. 그럼에도 만주국으로는 만소관계의 장래를 우호적으로 유지하기 위해 크게 호의를 베풀어 5천만 엔⁵⁸⁾을 지불할 용의가 있다고 제안하였다.⁵⁹⁾ 철도의 매각 가격으로부터 살펴볼 때 중동철도에 대한 양국의 가격 계산에는 매우 큰 격차가 있었음을 알 수 있다.

그런데 당시 일본정부의 내부자료를 살펴보면 이미 중동철도의 매각과 관련하여 수많은 분석이 이루어졌으며, 이에 근거하여 가격이 책정되었음을 알 수 있다. 중동철도의 자산평가와 관련하여 일본의 언론은 중동철도의 부설비가 6억 6300만 루블의 거액에 달하지만, 이미 레일과 기차 가운데 부식이 나타나는 등 경제적 가치가 저하되었다고 지적하며, 적정 가격을 5천만 엔 이하로 평가하였다. 또한 일본의 日蘇協會도 중동철도 매각 가격을 7천만 엔 정도로 비공식 발표하였다.⁶⁰⁾ 일본의무성 구미국의 평가에 따르면, 중동철도의 실제 건설비에 기초한 평가액은 1억 5900만 루블, 현재 재산의 실제 평가액은 1억 6100만 루블, 수익에서 본 평가액 1억 5400만 루블, 장래 소련 측의 수익에 기초한 평가액 1억 3200만 루블이었다.⁶¹⁾

57) 『滿洲國による北滿鐵道買收原則に關する覺書』, 『支那滿洲を繞る諸問題』, 大阪毎日新聞社, 1933.8, 108-110쪽.

58) 1루블은 1.04엔으로 계산

59) 黒田乙吉, 『北滿鐵道賣却交渉』, 『支那滿洲を繞る諸問題』, 大阪毎日新聞社, 1933.8, 83-85쪽.

60) 『高々五千万円と見る我財界の意見』, 『大阪毎日新聞』, 1933.5.7.

61) 日本外務省 歐美局, 『支那の東支鐵道買收問題に關する』, 1929, 5쪽.

만철부총재는 일본의 외무성, 척무성, 대장성과 협의하는 자리에서 중동철도의 적정가격이 1억 1천만 엔 정도로서 소련이 제시한 가격과는 격차가 크다고 지적하였다.⁶²⁾

이와 관련하여 일본외무성은 중동철도의 매각가격을 분석한 <중동철도의 평가>라는 보고서를 작성하였다. 보고서는 철도의 총투자비용을 1998년-1905년 건설비 3억 6600만 루블, 1906-1931년의 개량비 4600만 루블, 1903-1914년의 러시아정부 보상금 1억 7900만 루블, 1932년 1월 1일 현재 미불이자 및 미상환액 13억 9900만 루블, 합계 19억 9천만 루블로 거의 20억 루블에 이르는 방대한 액수로 책정하였다.⁶³⁾ 그러나 이와함께 이미 30여년이 경과하여 철도의 가치가 개량비 저하되었으므로 평가액은 1억 5900만 루블이라고 판단하였다.⁶⁴⁾

중동철도의 매수에 대해 일본군부의 일부에서는 반대, 혹은 적어도 매수의 지연을 주장하는 세력이 온존하고 있었다. 이들은 “중동철도가 일본과 소련 사이에 분쟁의 근원이므로 매수가격을 절충하는 것이 바람직하다고 생각한다. 그러나 일본이 이와같은 거액을 현금으로 지불하는 것은 불가능하며, 더욱이 敦圖鐵道の 개통 등으로 중동철도의 경쟁력이 저하되었기 때문에 중동철도 매수는 연기하면 할수록 유리하다”⁶⁵⁾라고 교섭의 연기를 주장하였다.

소련에서도 중동철도의 전략적 가치를 주장하며 매각을 반대하는 세력이 엄존하였다. 즉 카라한과 육해군인민위원장은 매각에 부정적인 입장을 개진하였으나, 스탈린과 리트비노프는 매각에 적극 찬성하는 입장이었다. 결국 스탈린은 이들 반대파의 주장을 억누르고 매각을 제의하게 된 것이다.⁶⁶⁾

62) 『機熟せる東支鐵の買收』, 『大阪毎日新聞』, 1933.5.7.

63) 日本外務省, 『支那側ノ買收關係』, 『東支鐵道關係一件ノ鐵道讓渡問題』, 1929, 206쪽.

64) 日本外務省, 『支那側ノ買收關係』, 『東支鐵道關係一件ノ鐵道讓渡問題』, 1929, 206-207쪽.

65) 『赤字鐵道【東支鐵】讓渡問題』, 『神戸新聞』, 1933.5.7.

마침내 1935년 3월 11일 만주국과 소련은 <중동철도양도협정>을 체결하고 “소련의 중동철도(부속사업 및 재산을 포함)에 관한 일체의 권리를 만주국정부에 양도하고, 만주국은 그 대가로 1억 4천만 엔을 지불한다”는데 합의하였다. 소련이 형식상 만주국정부와 협약을 통해 중동철도를 당초 요구한 액수에 크게 미치지 못하는 1억 4000만 엔에 매각한 사실은 일본보다는 소련 측의 적극성을 반영하는 대목이라고 볼 수 있다. 1935년 3월 23일 일본은 만주국정부가 지불하기 어려울 경우 일본이 이를 대신 부담하기로 하는 지불보증각서에 서명하였다.⁶⁷⁾

리트비노프와 주소련 일본대사가 중동철도 매각에 합의했다는 소식을 접한 중국외교부는 모스크바에 있던 顏惠慶 대사를 통해 중국의 동의없이 중동철도를 매각할 수 없다는 뜻을 소련정부에 정식으로 전달하였다. 외교부장 羅文幹 역시 소련대사를 초치하여 항의의 뜻을 재차 전달하였다.⁶⁸⁾ 5월 7일 중국국민정부 철도부장 孫科는 담화를 통해 “중동철도는 소련과 중국 양국의 공동소유이며, 이러한 사실은 중소협정, 봉소협정에서 명확하게 규정되어 있다. 중국정부와 아무런 상의도 없이 중동철도를 일방적으로 매각하는 행위에 대해 중국은 결단코 동의할 수 없다. 만일 소련이 이를 강행한다면 중국으로서는 결연히 세계의 여론에 반대를 호소할 것이다”⁶⁹⁾라고 엄중 항의하였다.

1933년 5월 9일 중국은 중동철도 매각에 대해 성명을 발표하고 “중동철도에 대해 권리와 이해관계를 가진 나라는 중화민국과 소비에트연방 양국 뿐이다. 중국의 철도권리가 타국에 의해 훼손되거나 침해되는 사실을 결코 용인할 수 없다. 1924년 중소협정은 오로지 소련, 중국 양국에 의해 결정되어야 한다는 점을 명시하고 있다. 중국의 동의없이 이루어지는 일체

66) 『是か非でも賣る!』, 『大阪時事新報』, 1933.9.25.

67) 『日本外交年表並主要文書』下, 日本外務省編, 原書房, 1966, 289쪽.

68) 『東鐵の賣却には支那の同意を要す』, 『大阪朝日新聞』, 1933.5.10.

69) 『東支鐵賣却說に支那側當り散らす』, 『大阪朝日新聞』, 1933.5.8.

의 협정은 1924년 중소협정을 위반하는 것으로서 당연히 무효로 간주되며, 중국정부는 결코 이를 승인할 수 없다”⁷⁰⁾는 입장을 내외에 천명하였다.

結論

근대 중국에서 제국주의 열강이 철도부설권을 통해 이권을 획득하고 세력권을 형성하였음에 비추어 중동철도는 소련이 북만주에서 지배권을 형성할 수 있었던 실질적인 토대였다고 할 수 있다. 이러한 이유에서 중동철도의 매각은 중국 동북지방에서 중국, 소련, 일본, 만주국 등의 세력판도에 서 매우 중요한 의미를 가지고 있다고 할 수 있다.

중동철도의 매각에는 철도가 가지고 있는 경제외적 특권이 중소협정과 북소협정을 통해 소멸됨으로써 그 성격에 큰 변화가 있었기 때문에 비로소 가능한 일이기도 하였다. 카라한선언을 통해 소련은 철도수비권, 부속지 수용권, 면세특권, 광산채굴권, 삼림벌채권, 행정권, 군사권 등 일체의 경제외적 특권을 포기하였으며, 이를 계기로 중동철도공사는 순수한 상업적 기업으로 권한이 크게 축소되었던 것이다.

그러나 중동철도에 대한 소련의 소유권 및 지배권은 정치, 군사적 이권의 반환에도 불구하고 여전히 강고하게 유지되고 있었다. 이러한 이유는 중동철도를 관리하는 중동철도공사의 정책결정구조와 이사회 운영구조에서 기인한 바가 컸다. 이러한 이유에서 중국에서는 철도이권회수운동이 광범위하게 전개되었으며, 특히 가장 큰 세력을 형성하고 있었던 남만주철도와 중동철도로 집중되었던 것이다.

그러나 미국, 영국, 일본 등 열강은 파리강화회의와 워싱턴회의를 통해 중동철도 소유권의 소련 귀속을 재차 확인하였으며, 남만주철도의 소유자인 일본 역시 소련과 공동전선을 형성함으로써 철도이권회수운동은 소기

70) 「一切の新協定絶対に承認しない」, 『大阪朝日新聞』, 1933.5.10.

의 성과를 거둘 수 없었다. 소련은 누차 중국정부에 중동철도의 매각 의사를 전달하였으나 중국의 재정 적자와 막대한 소요 비용에 비추어 실현이 어려운 상황이었다. 결국 소련의 조치는 일본에 매각하기 위한 명분을 마련하는 과정에 불과하였다. 이러한 이면에는 동아시아지역에서 영국의 세력 확장을 극도로 경계한 소련의 정책이 자리하고 있었다.

중동철도의 매각이 소련의 동방정책에서 중요하였듯이 매수자 입장인 만주국과 일본에게도 매우 중요한 의미를 가지고 있었다. 일본의 입장에서는 국제연맹 등 열강이 만주국을 정식으로 승인하지 않은 상태에서 국경을 접한 당사자인 소련이 만주국과 협상의 파트너로서 철도의 매각 교섭에 임하게 된다면, 이는 만주국의 승인문제를 둘러싸고 매우 중요한 의미를 갖게 된다고 판단하였다. 만주지역에서 일소관계의 핵심적인 문제였던 중동철도를 매수하게 된다면 결국 철도로 말미암아 야기되는 분쟁의 근원을 제거할 수 있다는 판단 역시 매우 중요했다고 보여진다.

실제 협상의 과정에서 소련은 중동철도에 대한 총투자비용을 감안하여 6억 루블의 매각 가격을 제시하였으나 일본은 철도 가치의 하락을 이유로 5천만 루블을 주장하여 매우 큰 격차가 있었다. 그러나 결국 1935년의 매각 협정을 통해 중동철도는 당초 소련의 요구에 크게 못미치는 1억 4000만 엔에 매각되었다. 이러한 사실은 매각에 대한 소련 측의 적극성을 반영하는 것이라 할 수 있다. 다시 말해 소련 역시 중동철도의 매각을 지렛대로 만주에서의 긴장완화와 정치, 군사적 충돌의 회피라는 외교적 교섭을 적극 지향했던 것이다.

주제어 : 중동철도, 남만주철도, 만주국, 리트비노프, 손과, 카라한, 중국국민정부

(논문투고 : 2013.5.1 / 논문심사완료 : 2013.5.19 / 논문게재 확정일 : 2013.5.24)

참고문헌

『時事新報』
『滿洲日報』
『京城日報』
『神戸新聞』
『大阪毎日新聞』
『大阪朝日新聞』
『大阪時事新報』
『神戸又新日報』
『滿洲日日新報』

유신순저, 신승하외역, 『만주사변기의 중일외교사』, 고려원, 1994.8.
김지환, 『중국 동북지역 상품유통망의 변화와 동청철도의 매각』, 『歷史學報』 217집, 2013.3.
김지환, 『滿鐵과 東北交通委員會』, 『中國近現代史研究』 40輯, 2008.12.
김영숙, 『東支鐵道 매각 문제를 둘러싼 동아시아 외교관계』, 『한국일본어 문학회학술발표대회논문집』 2005-7卷, 2005.
김영숙, 『중동철도 매각 문제와 동아시아 외교관계』, 『일본학보』 68집, 2006.8.
송한용, 『중동로사건에 대한 일본의 대응과 영향』, 『역사와 담론』 31집, 2001.

陳覺, 『國難通史』, 遼寧出版社, 1991.
Kent著, 李抱宏等譯, 『中國鐵路發展史』, 三聯書店, 1958.
『中外舊約章彙編』, 三聯書店, 1959.

蔣星德, 「中東鐵路的時代背景與政治反映」, 『東方雜誌』 26卷 15號, 1929.8.10.

「日俄協謀侵略中東鐵路」, 『東方雜誌』 26卷 9號, 1929.5.10.

日本外務省, 「支那側ノ買收關係」, 『東支鐵道關係一件／鐵道讓渡問題』, 1929.

日本外務省, 『東支鐵道蘇側持株對米讓渡關係』, 1930.

日本外務省, 『日本へ讓渡關係』, 1932.

日本外務省, 『蘇連ノ滿州國承認ニ關スル件』, 1932.10.

日本外務省 歐美局, 『支那の東支鐵道買收問題に關する』, 1929.

日本外務省, 『日本へ讓渡關係(旧露國人ノバトーリン言動ヲ含ム)』分割2, 1933.

日本外務省, 『日本外交文書・滿洲事變』, 1981.

中村明人, 『東支鐵道の過去及現在』, 陸軍省調査班, 1932.5.5.

吾孫子豊, 『支那鐵道史』, 生活社, 1942.

吾孫子豊, 『滿支鐵道發達史』, 内外書房, 1944.

日華實業協會, 『支那近代の政治經濟』, 外交時報社, 1931.12.

森島守仁, 『陰謀, 暗殺, 軍刀』, 岩波書店, 1950.

『支那滿洲を繞る諸問題』, 大阪毎日新聞社, 1933.8.

『日本外交年表並主要文書』 下, 日本外務省編, 原書房, 1966.

黒田乙吉, 「北滿鐵道賣却交渉」, 『支那滿洲を繞る諸問題』, 大阪毎日新聞社, 1933.8.

本多弘一, 「北鐵讓渡と其の影響」, 『滿蒙之文化』 31卷 7號, 1934.7.

The Sale of Chinese Eastern Railway and Sino-Japan-Soviet Diplomatic Relations

Kim, Ji-hwan

In 1935, the Soviet Union sold and transferred Chinese Eastern Railway to Manchukuo nominally and to Japan substantially. The sale of Chinese Eastern Railway had very important significance in a change of the power dynamics in China, the Soviet Union, Japan, and Manchukuo.

The sale of Chinese Eastern Railway was finally possible by which the non-economic privilege of being possessed by railway was disappeared through Sino-Soviet Agreement. Through Karakhan Manifesto, the Soviet Union gave up all the non-economic privileges. In the wake of this, the Chinese Eastern Railway was largely curtailed its character as a purely transportation and commerce organization.

From Japan's position, this was judged to come to have very important significance with surrounding the approval issue of Manchukuo if the Soviet Union, which is the party directly involved with facing the border with Manchukuo, meets with the selling negotiation of Chinese Eastern Railway with Manchukuo, in a situation that powers such as League of Nations didn't approve Manchukuo legally. Based on this judgment, Japan came to nominate Manchukuo as

the counterpart of negotiation with the Soviet Union. Even the Soviet Union came to judge that it can ultimately remove the origin of a dispute between Japan and the Soviet Union, which is caused by railway, given coming to sell the Chinese Eastern Railway, which had been a key problem between Japan and the Soviet Union, to Manchukuo. In this way, Japan and the Soviet Union can be considered to have pointed to easing tension in the Manchurian region and avoiding political and military collision by having leverage as a sale of Chinese Eastern Railway.

Key Words : Chinese Eastern Railway, South Manchurian Railway, Manchukuo, Litvinov, Sun Ke, Karakhan, China Nationalist Government

