

## 중국근대 ‘洋債築路’와 철로 이권의 상실\*

김지환\*\*

### 목차

- I. 序論
- II. ‘洋債築路’ 정책과 철로외채의 性格
- III. 철로차관 계약의 履行관행
- IV. 外債와 철로공사의 지배구조
- V. 개별철로에서의 철로 이권
- VI. 結論

### I. 序論

근대 이후 서구의 산업화 과정은 철로의 부설 및 발전과 불가분의 관계를 가지고 전개되었다. 산업혁명은 증기기관 등 원동기를 기축으로 발전된 증기기관차와 기계, 면방직공업 등을 통해 성취되었다. 산업화는 기계를 통한 대량생산을 의미하며, 기계를 가동하기 위해서는 석탄이 불가결

\* 이 논문(저서)은 2009년도 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음(NRF-2009-362-A00002)

\*\* 인천대 중국학술원 중국·화교문화연구소 교수

한 원료였다. 공업 및 원동설비의 발전은 기본적으로 철광, 석탄 등 광업의 발전 없이는 불가능하였으며, 광업은 다시 수송을 위한 철로의 부설 및 발전을 전제로 하지 않으면 안되었다.

아편전쟁으로 타율적 개방의 길로 들어선 중국에게 서구의 과학과 합리를 수용하여 근대화를 달성하는 동시에 자주독립의 국민국가를 수립하는 일은 근대 이후의 국가적 과제가 되었다. 철로는 산업혁명의 산물인 동시에 그 자체가 산업혁명을 이끈 기관차였던 것이다. 이러한 의미에서 중국에서 양무운동과 함께 등장한 강병과 부국 등 근대화운동에서 철로의 부설은 매우 중요한 의미를 가지고 있었다.

그러나 철로는 근대화를 위한 불가결한 수단인 동시에 제국주의가 중국을 침략하는 전형적인 방식이기도 하였다. 역대 중국정부는 재정이 부족한 상황에서 외자의 도입을 통해 철로의 부설을 추진하였다. ‘洋債築路’란 열강의 외채를 차입하여 철로를 부설하려는 중국의 정책을 가리킨다. 철로는 문명의 이기이자 근대의 전파자인 동시에 국민경제의 형성을 왜곡하고 현지의 주체적 성장을 억압하는 태생적 성격을 지니고 있었다. 철로의 도입 과정에서 경제, 군사적 유용성과 함께 열강의 침략적 성격으로 말미암아 철로의 필요성과 위험성이 동시에 제기되고 논의될 수밖에 없었던 것이다.<sup>3)</sup>

철로 부설은 열강에게 교통 운수를 넘어 석탄, 목재, 광물 등 연산자원의 개발권과 자국 거류민의 안전을 위한 치외법권, 철로의 수비를 위한 군대와 경찰의 주둔권, 철로 연선의 사법, 행정, 외교에 대한 일정한 권리 등 연선지역에 대한 광범위한 배타적 지배를 의미하였다. 따라서 철로 부설

---

3) 중국근대의 철로외채와 그것이 철로경영에 미치는 영향과 관련한 대표적인 연구로 李國棟, 『中國早起的鐵路經營』, 臺灣中央研究院, 1961; 馬陵合, 『清末民初鐵路外債觀研究』, 復旦大學出版社, 2004; 馬陵合, 『晚清外債史研究』, 復旦大學出版社, 2005; 王致中, 『中國鐵路外債研究』, 經濟科學出版社, 2003 등이 있다.

권의 분포는 바로 각 지역 간 열강의 세력범위 및 분포를 그대로 보여준다. 일찍이 러시아 재무상 비테(Witte)가 “철로야말로 중국을 평화적으로 정복할 수 있는 수단”<sup>4)</sup>이라고 언급한 대목은 철로가 지닌 수탈성을 잘 보여준다.

본 논문에서는 중국철로의 발전과정에서 특히 제국주의 열강의 전형적인 침략수단으로서 외채의 역할에 주목하여 그 구체적인 내역을 살펴볼 것이다.<sup>5)</sup> 이와 함께 중국철로에 대한 차관의 공여에서 나타나는 할인관행의 의미와 그것이 초래한 결과를 살펴볼 것이다. 또한 중동철로 등 개별철로의 사례를 통해 외채가 철로공사의 지배구조에 미친 영향을 살펴보고, 철로차관에 부수하는 각종 이권의 구체적인 내용과 그것이 개별 철로에서 실제로 어떻게 구현되었는지 살펴볼 것이다.<sup>6)</sup>

## Ⅱ. ‘洋債築路’ 政策과 철로외채의 성격

기타 국가와 비교하여 중국철로가 갖는 특수한 성격으로 들 수 있는 것은 첫째, 자국영토 내에 타국 소유의 철로가 다수 존재한다는 점, 둘째, 중국철로의 대부분이 외자와 깊은 관계를 가지고 있다는 점이다. 사실 중국철로는 근대 이후 중국사회의 반식민적 성격을 그대로 반영하고 있는 바

- 
- 4) 中國史學會主編, (中國近代史資料叢刊) 『義和團』 第三冊, 上海人民出版社, 1957, 12쪽.
  - 5) 중국근대 철로외채의 연구를 위한 일차자료로 宓汝成, 『中華民國鐵路史資料』, 中華書局, 1963; 宓汝成, 『中華民國鐵路史資料』, 社會科學文獻出版社, 2002; 上海檔案館編, 『中國外債檔案史料匯編』 1-3, 1988-1989; 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『鐵路年鑑』 1933, 1934, 1936年板 등이 있다.
  - 6) 본 논문에서 인용하는 개별철로의 구체적 사례는 中國近代鐵路總覽(『철로의 등장과 창조 봉건체제의 붕괴』(1840-1911) 및 『철로가 이끌어 낸 중국사회의 변화와 발전』(1912-1960)) (未刊稿, 近刊)에 의거하였음.

로미터라고도 할 수 있다.

열강이 중국철로에 대한 권리를 확보하기 위한 효과적인 방법은 직접 철로를 부설하여 경영하는 것이었다. 예를 들면 러시아자본의 동청철로(중동철로, 동성철로)나 일본자본의 남만주철로, 천도철로, 금북철로, 독일자본의 교계철로와 프랑스자본의 전월철로, 영국자본의 광구철로 등이 여기에 속한다.<sup>7)</sup>

직접 철로를 부설하는 방식 이외에 열강은 차관의 공여를 통해 철로에 대한 이권을 확보할 수 있었다. 중국철로에 대한 차관의 공여권은 부설권이나 경영권과 더불어 주요한 권리의 하나였다. 채권자는 차관의 공여를 통해 경제적으로 막대한 이윤을 획득할 뿐만 아니라, 철로의 부설과 경영에 개입함으로써 다양한 이권을 획득할 수 있었다.

〈표-1〉 시기별 철로외채의 수량과 비중 (단위: 천대-10,000兩, 천대 이후 10,000元)<sup>8)</sup>

	청말	북양정부 시기	남경국민정부 시기
외채 총액	130,589	157,396	325,172
철로외채	31,815	32,426	21,729
총외채 가운데 철로외채의 비중	24.4%	20.6%	6.7%

차관을 도입하여 철로를 부설하는 정책은 청일전쟁을 계기로 본격적으로 추진되었다. 1840-1894년까지 중국에 대한 열강의 경제침략은 상품 수출이 주요한 형식이었다. 그러나 청일전쟁 이후 제국주의가 중국에 투자

7) 예를 들면, 중국정부는 일본 소유의 남만주철로를 식민지기구의 일환으로 인식하고 있었다. 즉, “남만주철로는 철로 경영뿐 아니라 사실상 植民을 위한 기구로서, 마치 영국이 인도를 멸망시키고 동인도회사를 설치한 것과 유사하다. 따라서 이는 단지 철로문제가 아니라 실로 東三省 존망의 문제이다.” 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『鐵道年鑑』 第一卷, 1933, 1217쪽.

8) 隆武華, 『外債兩重性』, 中國財政經濟出版社, 2001, 237쪽.

한 새로운 대상이 바로 철로였는데, 이는 재중국 외국자본의 추세가 고정성의 투자로 향하고 있음과 더불어 식민지화의 성격이 일층 강화되었음을 의미하였다. 왜냐하면 중국의 철로가 제반 산업이 발전한 결과 운수의 필요보다는 제국주의가 중국을 분할하기 위한 목적으로부터 발전하였기 때문이다.

〈표-2〉 중국철로 가운데 중국자본과 외국자본의 비중<sup>9)</sup>

연도	중국자본 부설	외국이 직접 부설	외채로 부설
1876	0.0	100.0	0.0
1895	100.0	0.0	0.0
1903	3.9	96.1	0.0
1911	3.5	45.9	50.6
1914	3.0	38.9	58.1
1920	6.2	32.7	61.1
1926	15.2	26.3	58.5
1934	22.8	23.8	53.4

〈표-3〉 중국철로의 자본별 구성 비율(1923년)<sup>10)</sup>

자본별	총 연장(里)						출자액(日本円)	비율(%)
	기설	비율	미설	비율	합계	비율		
중국자본	846	12.3	236	12.4	1082	6.5	89,358,926	7.7
외국자본	6023	87.7	8580	87.6	15603	93.5	1,058,742,525	92.3
합계	6869	100	8816	100	16685	100	1,148,101,451	100

신해혁명 이후 중국철로의 발전은 손문에 의해 주도되었다. 주목할 점은 신해혁명 이후 중국정부가 국유화와 외채 도입이라는 양대 원칙을 철로정책의 근간으로 삼았다는 사실이다. 1912년 4월 1일, 손문은 “국내의 철로, 항운, 운하 및 기타 중요 사업을 모두 국유로 한다”<sup>11)</sup>는 철로 국유화

9) Chi-ming Ho, Foreign Investment and Economic Development in China, 1840-1937, Harvard Univ Press, 1965, p.200.

10) 日本外務省理財局國庫課, 『支那鐵道國際管理問題參考資料』 3卷, 1919.3, 27쪽.

에 관한 원칙을 천명하였다. 신해혁명의 주요한 동인 가운데 하나가 철로의 국유화에 반대하는 보로운동이었음에도 불구하고, 손문의 입장은 철로 부설에서 국가권력의 통일적 지도 및 통제를 지향하였음을 알 수 있다.

이러한 가운데 1914년 일차대전이 발발하면서 영국을 비롯한 유럽 제국은 중국에 대한 상품 수출 및 자본 투자에 적극 나설 수 없게 되었다. 이와 같은 공백을 적극 파고 들어 대전기 중국에서 세력을 확장해 나간 국가가 바로 일본이었다. 일차대전 기간 동안 일본은 중국철로에 대한 독점적인 확장을 기도하였다. 1913년 10월 일본공사 山座圓次郎과 원세개는 비밀협정을 체결하고, 일본으로부터 차관을 도입하여 만몽5로철로, 즉 만철의 사평-조남 노선, 조남-열하와 북녕로 평행선, 개원-해룡, 해룡-길림, 길장의 장춘-조남 노선을 부설하기로 합의하였다.<sup>12)</sup> 1915년 1월 일본은 帝制를 지원하는 조건으로 원세개에게 산둥철로의 일본 귀속, 연태로부터 교제철로에 이르는 연결 지선의 부설, 남만주철로 및 안봉철로의 회속기한 연기, 길장철로 경영권의 일본 귀속 등 21개 조항의 요구를 제출하였으며, 5월 26일 원세개는 일본의 요구를 수정없이 받아들였다.<sup>13)</sup>

1931년 12월 28일 국민정부는 철로의 부설과 산업화계획을 실현하기 위해 행정원 명령의 형식으로 ‘외국의 자본과 기술을 충분히 이용한다’는 방침을 천명하였다. 이후 1932년 7월 21일 국민정부는 ‘철도법’을 반포하였는데, 이는 중국 역사상 최초로 철로와 관련된 전문적인 법률이었다. 철도법은 전국교통과 관련된 철로의 경우 중앙정부가 경영하는 것을 원칙으로 한다고 명시하였으며, 주권과 이권을 침해하지 않는 범위 내에서 외자를 도입한다는 원칙을 명시하였다.<sup>14)</sup>

11) 孫文, 『孫中山全集』二卷, 中華書局, 1982, 332쪽.

12) 李占才, 『中國鐵路史』, 汕頭大學出版社, 1984, 166-167쪽.

13) 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『膠濟路』, 『鐵道年鑑』第一卷, 1933, 796쪽; 金士宣, 「二十一條要求」中有關鐵路的條款, 『中國鐵路發展史』, 中國鐵道出版社, 2000, 254-255쪽.

1934년 1월 남경국민정부는 철도부가 입안하고 실업부가 비준한 ‘利用外資辦法草案’을 반포하고, “정부는 외국은행단 및 상업단체와 합자의 형식을 취하거나 혹은 외국은행단, 상업단체로부터 차관을 도입하여 각종 실업을 일으킨다”라고 명시하였다. 합자의 경우 중국자본이 51% 이상을 차지하도록 규정함으로써 이사회에서 중국인 이사가 다수를 점하도록 하였다. 이 밖에도 총경리는 반드시 중국인으로 선임하도록 하였으며, 중국 공사법 및 기타 법률의 규제 하에 두도록 하였다.<sup>15)</sup>

열강은 철로의 부설과 투자를 통해 중국에서 정치, 경제적 이권을 부식하고, 세력범위를 확장해 왔다.<sup>16)</sup> 특정 국가가 특정 노선에 대한 부설권을 획득할 경우 실제로 철로를 부설하지 않더라도 기타 국가가 다시 해당 철로의 부설권을 요구할 수 없었으며, 중국 역시 독자적으로 부설할 수 없도록 규정되어 있었다. 이와 같이 철로 부설권은 열강이 중국에서 세력범위를 구획하는 근거였으며, 철로차관은 제국주의가 중국을 분할하는 표식이었다.<sup>17)</sup>

열강이 중국에 공여한 차관 가운데 가장 많은 비중을 차지한 것이 바로 군사재정차관과 철로차관이었다. 이들 차관의 계약액과 실제 집행분의 차이를 살펴보면 이로부터 철로차관이 가지는 성격을 잘 살펴볼 수 있다. 철로차관의 경우 군사재정차관이나 기타 차관과 비교하여 계약 이후 미집행분의 수치가 매우 높은 편이었다. 중국에서 차관을 통해 획득된 철로 부설

14) 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『鐵道法』, 『鐵道年鑑』第一卷, 1933, 47쪽의 제1조 - 제5조 참조.

15) 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『鐵道法』, 『鐵道年鑑』第一卷, 1933, 47-48쪽

16) 주중 영국공사였던 영국의 조던(Jordan)은 “30년 이래 청일전쟁, 러일전쟁 등은 모두 중국 내에서 세력범위의 문제와 관련을 가지고 있다. 각국 간에 세력범위의 문제가 해결되지 않는다면 10년 이내에 반드시 다시 전쟁일 발발할 것”이라 예측하였다. 宓汝成著, 依田憲家譯, 『帝國主義と中國の鐵道』, 龍溪書舍, 1987, 15쪽.

17) 吳承明著, 金志煥譯, 『舊中國 안의 帝國主義 投資』, 고려원, 1992, 101쪽.

권은 사실상 해당지역을 ‘조차지와 동등한 세력범위’<sup>18)</sup>로 설정하였다. 이러한 결과 철로차관이 경쟁적으로 증가함으로 말미암아 계약총액이 실제 집행된 차관의 두 배 이상에 달하게 된 것이다.

〈표-4〉 제국주의 열강의 차관 미집행분 (단위: 100만 달러)<sup>19)</sup>

연도	군사재정차관	철로차관
1865-1902	-	18.4
1903-1914	84.8	295.6
1915-1930	63.1	66.3
1931-1936	32.9	21.5
1937-1941	3.0	195.6
1942-1948	182.2	0.5
합계	366.0	597.9
실제차입액 중의 비율	14.6%	115.2%

### Ⅲ. 철로차관 계약의 할인관행

외자를 이용하여 철로를 부설하는 일은 세계철로의 발전사에서 보편적인 현상이었다. 철로의 부설에서 외자를 이용하는 것이 드문 일은 아니었지만, 여타 국가에서 도입한 외자는 대부분 원금과 이자의 상환 의무만을 가질 뿐, 철로 이외의 이권과 관련된 경우는 드물었다. 1895년 청일전쟁이 종결된 이후 철로 부설권은 제국주의 열강이 중국을 침략하는 보편적인 수단이 되었으며, 중국철로에 대한 지배권도 열강의 수중으로 들어가고 말았다. 열강은 차관 공여라는 방식을 통해 철로 연선지역의 정치, 경제

18) “남만주철로는 자신이 보유한 철로용지 내에서 사법, 행정, 경찰권 등 통치권을 행사함으로써 철로용지와 조차지가 구별될 수 없을 정도이다.” 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『鐵道年鑑』 第一卷, 1933, 1225쪽.

19) 吳承明著, 金志煥譯, 『舊中國 안의 帝國主義 投資』, 고려원, 1992, 98쪽.



및 군사 방면의 다양한 이권을 획득함으로써 중국사회의 반식민지적 성격을 심화시켰다.

청조를 비롯하여 역대정부는 公債의 조달을 통해 일상적인 재정 부족을 보충해 왔다. 예를 들면 1931년부터 1933년까지 국민정부의 재정은 매년 2억여 원의 세입이 부족한 상태였으며, 1935년이 되면 적자가 무려 3억 2,000만 원으로 확대되었다.<sup>20)</sup> 이러한 이유에서 1927년부터 1933년까지 34種의 內債를 발행하였으며, 발행 총액이 무려 14억 원에 달하였다.<sup>21)</sup> 1934년 말 국민정부는 내채 발행액 가운데 9억 5,000만 원을 아직 상환하지 못하고 있었다.<sup>22)</sup> 1932년 국민정부는 채무 상환을 위한 비용으로 1억 6,950만 원을 지출하였는데, 1936년이 되면 8억 3,460만 원으로 4년 만에 6억 6,510만 원이 증가하여 약 4배의 증가를 보이고 있다.<sup>23)</sup>

공채에 대한 투자가 높은 이윤이 남는 장사였던 이유는 바로 공채를 발행하는 과정에서 할인관행이 보편적으로 이루어졌기 때문이다. 신해혁명 이전인 1894-1911년 동안 청조는 모두 세 차례에 걸쳐 5,850만 원에 달하는 內債를 발행하였다. 북경정부는 1912-1926년 사이에 6억 1,206만 원에 달하는 총 27종의 내채를 발행하였는데, 이율은 연리 6%가 16종, 8%가 7종, 7%가 3종이며, 율리 1.5%가 1종이었다.<sup>24)</sup>

---

20) 中國經濟情報社, 『支那經濟年報』第一輯, 白揚社, 1936, 245쪽.

21) 鄭宜紅, 「試析1935年以前中國銀行對待政府內債態度之演變」, 『民國檔案』 1993年 1期, 108쪽.

22) 滿鐵經濟調查會, 『世界經濟班業務月報』, 1935.10, 42쪽.

23) 楊蔭溥, 『民國財政史』, 中國財政經濟出版社, 1984, 73쪽.

24) 山上金男, 『浙江財閥論』, 日本評論社, 1938, 148쪽.

〈표-5〉 공채의 실제 수익률 추이 (%)<sup>25)</sup>

시기	1928년 1월	1929년 1월	1930년 1월	1931년 1월	1931년 9월
수익률	22.51	12.44	18.66	15.88	20.90

열강의 관심을 제고하여 투자를 촉진하기 위한 목적으로부터 외채의 수익률을 제고하기 위한 취지에서 고안된 장치가 바로 차관의 할인관행이었다. 이를 중국에서는 折扣, 혹은 折이라 부른다.<sup>26)</sup> 모든 외채는 원금의 일정 부분을 할인함으로써 실제로 공여하는 차관(實付)의 액수는 원금보다 적게 된다. 외국차관은 대부분 서면가격을 할인(折扣)하여 實付로 한다. 예를 들면, 93折이란 300만 파운드의 차관을 실제로는 93%인 279만 파운드만을 차입하는 것이다. 차관 공여국이 차관 총액의 93%만을 공여함으로써 7%에 해당되는 이윤을 선이자로 먼저 수취한 위에서, 원리금의 상환 기준액은 100%로 기산함으로써 상환 시에 차관의 고이윤을 보장하는 관행을 가리킨다.

외채의 할인관행으로 말미암아 차관을 도입한 각 철로는 이자 지불을 위해 상당한 비용을 지출하지 않을 수 없었으며, 이는 철로의 경영에 부정적인 영향을 미쳤다. 이러한 사실은 경한철로의 이윤 가운데 뺄기에공사로부터 차입한 외채 이자를 상환하기 위한 비용을 살펴보면 잘 알 수 있다. 다음의 표에서 경한철로공사의 총지출 가운데 철로차관의 원리금 상환을 위한 비용이 차지하는 비중으로부터 경영에 미친 부정적인 영향을 잘 알 수 있다.

25) 千家駒, 『舊中國公債史料』, 中華書局, 1984, 370-373쪽.

26) 金志煥, 「南京國民政府의 公債政策과 統一公債의 性格 再論」, 『東洋史學研究』 115輯, 2011.6 참조.

〈표-6〉 경한철로(평한철로) 收支 상황<sup>27)</sup>

연도	총수입	지출 내역	잉여이윤
1906	약 7,200,000원	전 노선 열차 운행 경비 220여만 원 벨기에공사차관 상환 약 230여만 원 타지부차관 이자 약 40만 원 공적금 20여만 원 벨기에공사 수수료 40여만 원	160여만 원
1907	8,918,722원	전 노선 열차 운행 경비 3,572,305원 벨기에공사차관 상환 2,498,887원 타지부차관 이자 약 400,182원 공적금 244,734원 벨기에공사 수수료 440,522원	1,762,089원
1908	9,693,358원	전 노선 열차 운행 경비 3,330,181원 타지부차관 이자 및 공적금 약 603만 원	326,981원
1909	11,026,412원	전 노선 열차 운행 경비 391여만 원 벨기에공사차관 상환 2,498,887원 타지부차관 이자 약 400,182원 공적금 244,734원 벨기에공사 수수료 440,522원	365여만 원
1910	1224여만 원	열차운행, 수리비용 398여만 원 타지부차관, 철로개선공정 및 이자, 공적금 약 402여만 원	423여만 원
1911	11,311,536원	열차운행, 수리비용 및 철로개선공정 및 이자, 공적금 총 3,459,041원	7,587,371원

그러면 실제로 차관을 도입하는 과정에서 이와 같은 할인관행이 개별 철로의 차원에서 어떻게 적용되었는지 살펴보도록 하자. 1905년 7월 3일 성선회는 영국복공사 대표 제임슨(Jameson)과 '도청철로차관합동'을 체결 하였으며, 차관의 조건은 정태철로차관과 동등하게 규정하였다.<sup>28)</sup> 첫째 도청철로 부설 비용은 61.46만 파운드, 90%(9折)로 공여하였기 때문에 중

27) 何媛媛, 『京漢鐵路早期經營研究』, 哈爾濱師範大學碩士論文, 2010, 13-14쪽.

28) 曾仲鳴, 『路政論叢』, 開明書店, 1934, 95쪽.

국이 실제로 부설하는 총비용은 682,888파운드에 달하였다. 둘째, 연리 5리는 계약에 따라 매년 지불하도록 하였다. 1935년 차관을 상환할 시에 중국 측은 이자로 483,895파운드를 지불해야 했다.<sup>29)</sup>

1897년 5월 청조는 벨기에은행과 차관가계약에 서명하고, 1898년 6월에 본계약을 체결하였다.<sup>30)</sup> 계약의 주요한 내용은 노구교에서 한구에 이르는 노선을 확정하고, 官款 1,300만 량 이외에 벨기에은행으로부터 1억 2,500만 프랑(500만 파운드)을 90% 實付(9折)로 차입하기로 하였다. 이자는 연리 4厘로 정하고 상환기간을 30년으로 정하였다. 차관은 철로의 모든 자산을 담보로 설정하였다.<sup>31)</sup>

1911년 경한철로는 우전부의 명의로 일본의 橫濱正金銀行과 1,000만 엔의 차관계약을 체결하였으며, 계약의 제2조에서 차관의 할인(折扣)을 명시하였다. 즉 “이 차관은 총액의 九五扣(95% 實付, 즉 5% 할인)으로 제공한다. 즉 100엔은 95엔 實付로 제공한다. 상환 시에는 계약서의 총액에 근거하여 상환한다. 즉 100엔은 100엔으로 상환한다”<sup>32)</sup>라고 규정하였다.

1903년에 이르러 중국과 벨기에 사이에 변락철로를 부설하기 위한 차관 협상이 진행되어, 11월 2일 성선회는 벨기에철로공사 대표 로페어(Rouffare)와 ‘변락철로차관합동’을 체결하였다. 이에 따라 벨기에로부터 차관 2,500만 프랑(100만 파운드)을 도입하기로 하였다. 연리 5厘, 9折(즉 2,250만 프랑 實付), 상환 기한 30년(10년 거치 후 20년 상환)으로서, 조건은 대부분 로한철로차관과 동일하게 규정되었다.<sup>33)</sup>

1908년 1월 13일 외무부 우시랑 梁敦彥은 德華銀行, 華中鐵路有限公司

29) 陳立夫, 『道清鐵路』, 『中華鐵路史』, 臺灣商務印書館, 1981, 107-108쪽.

30) 曾仲鳴, 『路政論叢』, 開明書店, 1934, 90-91쪽.

31) 李占才, 『中國鐵路史』, 汕頭大學出版社, 1994, 103쪽.

32) 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『鐵道年鑑』 第一卷, 1933, 619쪽.

33) 曾仲鳴, 『路政論叢』, 開明書店, 1934, 93쪽.

(1904년 중영은공사와 북공사가 합병하여 성립)와 ‘친진포구철로차관합동’을 체결하였다. 이를 위해 500만 파운드의 차관을 도입하였는데, 이 가운데 독일이 63%, 영국이 37%를 분담하며, 연리는 5리, 상환 기한은 30년으로 정하였으며, 10년 거치 후 11년째부터 상환하도록 하였다. 제1기 300만 파운드는 93折(93% 實付)이며, 제2기 200만 파운드는 94.5折 實付로 합의하였다. 93折로서 300만 파운드의 차관을 실제로는 93%인 279만 파운드만을 차입하였지만, 기한 만료 시에는 300만 파운드를 상환해야 했다.<sup>34)</sup> 따라서 차관을 공여하는 측에서는 이미 7%의 이윤을 확보한 셈이다. 더욱이 이자까지 포함한다면 더욱 많은 이윤을 획득하게 되는 것이다.

1903년 7월 9일에 상해에서 정식으로 ‘호녕철로차관합동’을 체결하였다. 차관의 액수는 325만 파운드였는데, 차입 조건이 매우 가혹하였다. 이자는 연리 5리, 차관은 90%(9折)로 공여되었으며, 차관 기한은 무려 50년에 달하였다. 만일 25년이 되기 이전에 회속할 경우 100파운드 당 2.5파운드를 가산하도록 하였다. 회풍은행 경리는 원금과 이자의 상환업무로 1,000파운드 당 25파운드를 수수료로 수취하도록 규정하였다. 차관의 원금, 이자를 50년 기한으로 상환할 경우 원금 2,900,000파운드, 이자 5,510,000파운드, 수수료 21,025파운드로서 총 8,432,025파운드에 달하였다.<sup>35)</sup>

〈표-7〉 개별철로의 차관 내역과 할인율(折扣)<sup>36)</sup>

연도	차관명칭	차관총액	할인율	이율(厘)	기한(年)
1892	관내외철로차관	2,300,000파운드	0.90	0.5	45
1902	정대철로차관	40,000,000프랑	0.90	0.5	30
1903	변락철로차관	25,000,000프랑	0.90	0.5	40
1903	경호철로차관	2,900,000파운드	0.90	0.5	50

34) 金士宣, 『中國鐵路發展史』, 中國鐵道出版社, 2000, 117쪽.

35) 李占才, 『中國鐵路史』, 汕頭大學出版社, 1994, 114쪽.

36) 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『鐵道年鑑』 第一卷, 1933, 302-304쪽.

연도	차관명칭	차관총액	할인율	이율(厘)	기한(年)
1905	도청철로차관	800,00파운드	0.90	0.5	30
1907	광구철로차관	1,500,000파운드	0.94	0.5	30
1907	진포철로차관	5,000,000파운드	0.93	0.5	25
1908	회풍회리은행차관	5,000,000파운드	0.94	0.5, 0.45	30
1908	호형용철로차관	1,500,000파운드	0.93	0.5	30
1910	진포철로속차관	4,800,000파운드	0.945	0.5	30
1910	正金銀行借款	10,000,000円	0.95	0.5	25
1912	통해철로차관	10,000,000円	0.85	0.5	40
1912	남심철로차관(第一次)	5,000,000円	0.95	0.65	20
1913	동성철로차관(第一次)	1,000,000円		0.6	
1914	동성철로차관(第二次)	770,217円		0.6	
1914	동성철로차관(第三次)	5,798,518프랑		0.6	
1914	남심철로차관(第二次)	500,000円	0.95	0.65	20
1914	남심철로차관(第三次)	2,000,000円	0.95	0.65	28
1915	포신철로차관	2,100,000兩(庫平)		0.7	
1915	사정철로차관	5,000,000円	0.945	0.5	40
1917	길장철로차관	6,500,000円	0.915	0.5	40
1918	평수철로1차차관	3,000,000円		0.9	5
1919	통해철로단기차관	23,000,000프랑	0.49	0.8	10
1919	도청철로 購車借款	126,838프랑		0.75	10
1921	평수철로2차차관	30,000,000円		0.9	4
1921	교통부회복은행단기차관	700,000元		1.35	20
1922	남심철로차관	2,000,000円	0.96	0.76	15
1922	벨기에영업공사 購料借款	3,300,000파운드	0.87	0.8	10
1923	고계철로차관	40,000,000円		0.6	15
1923	길든철로차관	24,000,000円		0.9	
1924	통해철로 8厘借款 (벨기에화폐)	150,000,000프랑	0.9	0.8	10
1924	통해철로 比荷借款 (荷金)	50,000,000弗羅令	0.87	0.8	10
1925	사조철로단기차관	32,000,000円		0.9	1
1928	길장철로차관	400,000円		0.9	1
1928	길장철로차관	1,000,000円		0.9	1
1929	경호철로 購車借款	156,000파운드		0.8	

#### IV. 外債와 철로공사의 지배구조

앞서 살펴보았듯이 열강이 중국철로를 지배하는 방식은 직접 부설이든 차관의 공여이든 부설자본을 근간으로 하였다. 열강이 중국철로를 부설하기 위해 자본을 모집하는 방식은 예외없이 자국의 유력은행과 商社를 동원하는 것이었다. 즉 해당국 정부는 철로 부설자본을 모집하기 위해 자국의 유력은행 혹은 商社의 연합출자 형식으로 투자단을 조직하였다. 예를 들면, 영국의 匯豐銀行과 麥加利銀行, 中英公司, 미국의 花旗銀行, 博益公司, 裕中公司, 프랑스의 東方匯理銀行, 中法實業銀行, 러시아의 露清銀行(華俄道勝銀行), 벨기에의 華比銀行, 比利時銀公司, 독일의 獨亞銀行, 일본의 橫濱正金銀行, 臺灣銀行, 朝鮮銀行, 中日實業會社, 東亞興業會社 등을 들 수 있다.<sup>37)</sup>

더욱이 역대 중국정부는 철로차관을 적극 도입하기 위해 신용도가 높은 국세, 지방세를 차관의 담보로 제공하였다. 예를 들면 진포철로의 부설 과정에서 도입한 차관의 담보로 직예성의 이금세 가운데 매년 120만 량, 산동성 이금세 가운데 매년 160만 량, 강해관(江寧釐金局)의 이금세 가운데 매년 90만 량, 강소성 淮安關의 이금세 가운데 10만 량을 담보로 설정하였다.<sup>38)</sup> 만일 기한이 되어 상환 여력이 부재할 경우 결과적으로 국가재정의 어려움을 가중시킬 수밖에 없는 것이다.

철로차관이 개별철로의 지배구조에 어떠한 영향을 미쳤는지 동청철로와 호녕철로 등의 사례를 통해 살펴보도록 하자. 동청철로(중동철로, 동성철로)를 관리하기 위해 1896년 9월 8일 러청은행과 청국전권공사 허경정이 동성철로공사장정에 서명하였으며, 이러한 기초 위에서 동청철로공사

37) 각국 은행 및 회사의 구체적인 내역은 衡陽謝彬, 『中國鐵道史』, 上海中華書局, 1934, 38-56쪽 참조.

38) 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『鐵道年鑑』 第一卷, 1933, 703쪽.

(大清東省稽查鐵路進款公司)의 설립에 합의하였다. 철로를 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 동인도 회사나 일본의 남만주철도주식회사와 유사한 방식이다.

중동철로공사는 러청은행과 청조 사이의 계약을 통해 성립되었다. 그러나 이에 앞서 러시아 大藏省은 1896년 5월 30일 러청은행과 동청철로에 관한 비밀협약을 체결하고, 철로를 자신의 감독 하에 두었다. 이 협약에서 중국정부와 협정을 체결할 경우 사전에 러시아 대장대신의 허가를 득하도록 하였다. 또한 회사는 주식의 모집을 통해 자본을 조달할 수 있도록 하였다. 주식 보유자는 러시아인과 중국인으로 한정하였으며, 자금 모집은 대장대신의 재가를 득하도록 요구하였다.<sup>39)</sup>

그러나 실제로는 중국인으로서 동청철로공사의 주식을 구입할 기회는 사실상 차단되었다. 1896년 12월에 중동철로공사의 주주모집 광고가 관보에 게재되기는 하였지만, 당일 오전 9시에 장이 서자마자 러청은행의 창구는 수 분만에 폐쇄되고 말았다. 중동철로의 주식은 러청은행의 수매를 통해 모두 러시아정부의 수증으로 회수되었으며, 러시아국립은행에 보관되었다.<sup>40)</sup>

동청철도를 부설하기 위한 비용으로 러시아는 총 6억 6,200만 루블을 국고에서 지출하였으며, 이 밖에도 매년 약 2,000만 루블을 경영자금으로 지원하였다.<sup>41)</sup> 이와 같이 이 공사는 사실상 러시아대장성에 의해 설립되고 경영된 기업이었으며, 재원의 조달은 러청은행의 감독권을 가진 러시아 대장대신의 통제 하에 있었다고 할 수 있다. 부이사장과 감사위원의 선

39) 金士宣, 『中國鐵路發展史』, 中國鐵道出版社, 2000, 33쪽.

40) 麻田雅文, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會, 2012, 86쪽.

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



임, 노선의 선정, 철로 부설 예산의 책정, 회사 내의 조직제도의 개편, 자본의 관리 방법 등 중동철로의 경영과 관련한 핵심적인 사안은 대부분 러시아 대장대신의 동의 없이는 불가능한 구조였다.<sup>42)</sup>

중동철로는 철로 이외에도 수익을 창출하기 위해 다양한 분야로 투자를 확대하였다. 예를 들면, 당시 한국의 인천지역에는 '청국거류지'라 불리던 청국조계가 설정되어 있었다. 仁川中華會館이 작성한 '인천청국거류지연세표'는 당시 청국조계지역에서 부동산을 소유하고 있던 자들에게 부과된 地稅 관련 세액표(tax table)였다. 이 표에 따르면 당시 인천 청국거류지에서 가장 많은 토지를 소유하고 있었던 것이 바로 華商 同順泰와 중동철로(동청철로)였다.<sup>43)</sup> 이러한 사례로부터 중동철로는 국경을 넘어 해외에까지 자본을 투자하여 수익을 창출하고 있었음을 알 수 있다.

중동철로의 최고의사결정기관인 이사회는 1명의 이사장(중국 측 명칭은 督辦)과 주주총회에서 선출된 9명의 이사로 구성되었다. 1896년의 중동철로 정관 제18조에 따라 구성된 이사회는 러시아와 청조 쌍방의 수도, 즉 상트페테르부르크와 북경에서 개최하도록 정해져 있었다.<sup>44)</sup> 이사회를 소집할 수 있는 주체는 이사장과 부이사장(중국 측 명칭은 會辦)으로서, 5명 이상의 이사가 출석해야 한다는 조건이 충족되었을 경우 비로소 개최가 가능하였다. 의결은 다수결을 원칙으로 하였다. 특히 정관 제28조는 중동철로의 세출입을 심사하는 감사위원회를 설치하도록 규정하였다. 이 위원회는 사외의 5명 위원으로 구성되어 예산안을 이사회와 협의하고, 대장대신의 승인을 받았다.<sup>45)</sup>

---

42) 麻田雅文, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會, 2012, 86쪽.

43) 송승석, 『옛길 사이, 작은 사연들』, 다인아트, 2017.8 참조.

44) 동청철로공사는 1897년 3월 정식으로 설립되었으며, 본사를 상트페테르부르크에, 지사를 북경에 설립하였다.

45) 麻田雅文, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會, 2012, 93쪽. 최초 이사회는 1896년 12월에 6명의 이사가 선임되었는데, 대부분 러시아대장성 관료출신 등 러시아인으로 체

이사장은 부설계약 제1조에 의해 청조가 임명하였기 때문에 당초에는 許景澄 주러시아공사가 겸임하였다. 이사장은 러청은행과 중동철로가 계약을 원안대로 이행하고 있는지 감찰하는 등의 직무를 가졌지만 북경에 거주하는 것이 허락되고 있는 것으로 보아 이후 사실상 명예직으로서의 성격이 강했다고 볼 수 있다.

1917년 러시아혁명 발발 이후 1919년의 제1차 카라한선언과 1920년의 제2차 카라한선언을 거치면서 소비에트연방은 중국 측에 중동철로의 처리를 위한 회담을 제안하였다. 이러한 결과 마침내 1924년 5월 31일 중국 외교총장 고유균과 소련대표 카라한 사이에 중소협정(中蘇懸案解決大綱協定)이 체결되었다. 뒤이어 1924년 9월 20일에는 소련과 봉천성정부와의 사이에 봉소협정이 체결되었다. 협정을 통해 중동철로공사는 ‘수수한 상업적 기업’으로 규정되었으며, 공사의 경영에서도 양국의 공동경영(合辦)을 주요한 내용으로 규정하였다.<sup>46)</sup>

협정을 통해 중동철로공사 이사회는 10명의 이사로 구성되었으며, 각각 소련정부와 중국정부가 5명씩 임명하도록 하였다. 중국정부는 이사 중에서 이사장을, 소련정부는 부이사장을 선임하였다. 회사의 결정과 지시는 이사장과 부이사장의 공동서명을 거친 이후에 비로소 효력을 발생하였다. 의결에 필요한 이사의 출석수는 7명이었다. 이사회의 모든 결정은 최소한 6명 이상의 이사가 찬성해야만 가결될 수 있었다.<sup>47)</sup>

그러나 비록 중동철로의 최고 권한이 의결기관인 이사회에 두어져 있었지만, 전술한 바와 같이 법정수는 7명이며 더욱이 6명 이상의 동의가 없다면 효력을 발생할 수 없었다. 따라서 중국과 소련 사이에 양국의 이해가

---

위였으며, 사실상 러시아 대장성의 지배 하에 있었다고 할 수 있다.

46) 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『鐵道年鑑』 第一卷, 1933, 1212쪽.

47) 北京大學法律係國際法教研室編, 「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』 第二冊, 三聯書店, 1959, 466-469쪽.

상충되는 중대 문제의 경우 하등의 결정이 어려운 상황이었다. 소련 측의 제안에 중국인 이사가 반대하거나 중국 측의 제안에 소련 측이 반대하는 경우 제안이 통과될 수 없었다. 이러한 결과 관리국장이 이사회에 구애되지 않고 독자적으로 전결할 수 있는 입장에 있어 사실상 절대적인 권한을 행사하게 된 것이다.<sup>48)</sup>

관리국의 수뇌는 관리국장 1명과 이를 보좌하는 부관리국장 2명으로 구성되었다. 제정러시아 시기에는 관리국장도 부관리국장도 모두 러시아인이 차지하였으나, 1924년 중소합판으로 전환된 이후 관리국장은 소련정부가 임명하였으며, 그 아래 양국 정부가 중국인과 소련인 각각 1명씩을 부국장으로 임명하였다. 철로공사의 중추적 업무는 관리국장의 관할 하에 있었으며, 중국 측의 부관리국장은 수입 심사, 전화, 중소교섭, 봉급산정의 4과 및 인쇄소를 담당하고 있을 따름이었다.<sup>49)</sup>

이 밖에 5명의 감찰인원으로 구성된 감사회가 있어 공사의 업무를 감찰하였다. 선임된 5명의 감찰위원 가운데 2명이 중국정부로부터 임명되고 나머지 3명을 주주, 즉 러청은행이 임명하였다. 위원장은 중국위원으로부터 선출되고 3명 이상 위원의 출석으로 개최되도록 규정하였다.

〈표-8〉 중동철로 역대 이사장(督辦)과 부이사장(會辦)<sup>50)</sup>

이사장(독판)	임기	부이사장(회판)	임기
許景澄	1897.1.11-1900.7.28	스타니스라프 케르베즈	1986.12.26-1903.6.18
郭宗熙	1917.12.16-1919.8.15	알렉산더 벤제리	1903.6.18-1920.11.6
鮑貴卿	1919.8.16-1920.5.31	바시리 라치노프	1920.11.6-1921.7.5
宋小濂	1920.6.1-1922.1.1	세르게이 다니레프스키	1921-1924
王景春	1922.4.10-1924.10	레오니드 세레프라코프	1924.10.3-1924.12.17
鮑貴卿	1924.10.3-1925.9.28	바시리 보즈체프	1924.12.17-1925.5.1

48) 麻田雅文, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會, 2012, 96-98쪽.

49) 麻田雅文, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會, 2012, 104쪽.

50) 麻田雅文, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會, 2012, 97쪽.

이사장(독판)	입기	부이사장(회판)	입기
劉尙淸	1925.9.28-1926.9	이바노프 그란드	1925.5-1925.10
于冲漢	1926.9-1927.4	레오니드 사브라코브	1925.11.1-1926
呂榮寶	1927.6.4-1929.12.5	미하일 라체프스키	1926-1928.8.31
莫德惠	1929-1932.3	바시리 치르킨	1928-1929
李紹庚	1932.3-1935.3.23	알렉산더 엠샤노프	1930-1931
		스테판 구즈네초프	1931-1935.3.23

다음으로는 호녕철로의 사례를 살펴보도록 하자. 1898년 5월 13일 성선회와 英商 이화양행은 상해에서 300만 파운드의 ‘호녕철로차관초합동’ 25조항을 체결하고 호녕철로를 부설하기 위한 차관을 도입하기로 합의하였다. 호녕철로 노선은 1898년 성선회가 이화양행의 영국공정사 모리슨(Morrison)에게 측량을 위탁하였다. 1902년 8월 영국은 상해총영사를 보내 이화양행 및 회풍은행으로 하여금 영국은공사의 대리신분으로 성선회와 ‘호녕철로상세합동’에 관해 협의하도록 지시하였다.<sup>51)</sup>

1903년 7월 9일 양측은 상해에서 정식으로 ‘호녕철로차관합동’을 체결하였다. 차관의 액수는 325만 파운드였는데, 차입 조건이 매우 가혹하였다. 이자는 연리 5리, 차관은 90%(9折) 實付, 즉 10% 할인을 조건으로 공여되었으며, 차관 기한은 무려 50년에 달하였다. 만일 25년이 되기 이전에 회속할 경우 100파운드 당 2.5파운드를 가산하도록 하였다. 회풍은행 경리는 원금과 이자의 상환업무로 1,000파운드 당 25파운드를 수수료로 수취하도록 규정하였다. 차관의 상환표에 의하면 원금, 이자가 50년 기한으로 상환할 경우 원금 2,900,000파운드, 이자 5,510,000파운드, 수수료 21,025파운드로서 총 8,432,025파운드에 달하였다.

호녕철로차관합동의 규정에 근거하여 철로 부설공사의 착공 시에 상해에 호녕철로총관리처를 설립하여 철로 부설공사 및 열차 운행업무를 주관하도록 하였다. 차관합동 제6조는 “철로의 부설 시기에 독판대신이 관리

51) 宓汝成著, 依田憲家譯, 『帝國主義と中國の鐵道』, 龍溪書舍, 1987, 127쪽.

도로행차사무처를 설립하여 이를 호녕철로총관리처로 명명하고 총국을 상해에 설립하여 관사인원 총 5명으로 구성한다. 1명은 독판대신이 선발하여 파견하고 다른 1명은 철로가 통과하는 성의 독무가 독판대신과 협의하여 선발 및 파견하며, 총공정사 이외에 영국인 2명은 영국은공사가 선발하여 파견하도록” 규정하였다.<sup>52)</sup>

이와 같이 관리처는 2명의 중국인 직원과 2명의 영국인 직원, 영국인 총공정사 1명 등 총 5명으로 구성되었다. 차관계약이 성립된 직후인 1903년 9월 영국인 콜린슨(Collinson)이 총공정사로 취임하여 재차 측량에 돌입한 이후 다음해 4월 완료하였다. 매번 회의에서는 영국인의 수가 많아 사실상 이들에 의해 주요 사안이 결정되었으며, 중국 측이 권리를 행사하기 어려운 구조였다. 결국 모든 부설권과 경영권은 영국의 수중에 있었던 것이다. 이러한 구조를 통해 영국은 선로의 측량과 부설, 설비 및 자재의 구매, 열차의 운행 관리 등 제반 업무에 관한 권한을 장악할 수 있었으며, 영국인 총공정사가 실질적인 권한을 보유하고 있었다. 더욱이 차관을 상환하지 못할 경우 영국 측이 전적으로 대리 관리하도록 하였다.<sup>53)</sup>

## V. 개별철로에서의 철로 이권

여기에서는 철로차관이 차관 공여국에 부여한 다양한 이권을 개별 철로의 차원에서 살펴보도록 하자. 첫 번째로 철로공사 직원에 대한 인사권을

---

52) “호녕철로의 총관리처는 중국인 2명과 영국인 3명으로 구성되었다. 매번 회의에서 영국 측이 많고 중국 측이 적어 주장을 관철하기 어려웠다... 재정권한도 모두 양인의 수중에 있어 중국인이 결재하여 집행하려 해도 회계권한이 양인의 수중에 있어 실행하기 어려웠다.” 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 『鐵道年鑑』 第一卷, 1933, 730쪽.

53) 李占才, 『中國鐵路史』, 汕頭大學出版社, 1994, 114쪽.

들 수 있는데, 일반적으로 차관공여국에 우선적으로 경영 및 인사의 권한이 부여되었다.<sup>54)</sup> 도청철로의 차관계약 내용을 살펴보면, 철로총공정사 및 총회계는 차관을 공여한 국가가 자국민(洋人)을 추천하여 임용하도록 규정하였다. 철로의 부설에 소요되는 모든 자재는 이들 두 사람이 결정하였다. 중국이 파견한 독관 혹은 局長은 사실상 특별한 권리가 없었으며, 총공정사가 실질적으로 행정 및 직원 임용에 대한 권한을 보유했다. 중국인 직원의 채용 시에는 반드시 서양인 총공정사의 동의를 필요로 하였으며, 중국당국이 임의로 파견할 수 없었다.

교제철로의 사례를 살펴보면, 부설공사가 완료된 이후 철로의 경영은 山東鐵路公司가 담당하도록 하였다. 산동철로공사는 독일정부가 특허한 식민회사로서, 일본의 남만주철도주식회사와 같이 자국의 이익을 위해 철로를 경영하였다. 공사의 관리인원도 모두 독일정부가 임명하였으며, 공사의 장정, 자금 운용 등은 모두 독일정부의 비준을 거쳐야 했다.<sup>55)</sup> 공사의 직원은 총 61명으로 모두 독일인이었다. 중독협정에 근거하여 청조는 산동성정부로 하여금 1명의 중국관원을 파견하여 濰縣에 주재하며 철로 및 광산의 교섭업무를 담당하도록 하였다.<sup>56)</sup>

두 번째로 駐兵權과 警務權(警察權)을 들 수 있다. 교제철로의 경우, 1900년 3월 21일 산동순무 원세개와 독일산동철로공사총관 사이에 체결된 ‘中德膠濟鐵路章程’의 제6조에 “병사를 파견하여 철로를 보호해야 할 필요가 있을 경우 산동순무가 병사를 파견하며, 외국군대의 주둔을 허락하지 않는다. 산동순무는 전력을 기울여 철로의 부설이나 운행 시에 匪徒가 철로를 훼손하지 못하도록 조치해야 한다”<sup>57)</sup>라고 규정되어 있었으나, 실

54) 東亞同文會, 『支那年鑑』, 1935.6, 1298쪽.

55) 曾仲鳴, 『路政論叢』, 開明書店, 1934, 100-101쪽.

56) 金士宣, 『中國鐵路發展史』, 中國鐵道出版社, 2000, 47-48쪽.

57) 北京大學法律係國際法教研室編, 『膠濟鐵路章程』, 『中外舊約彙編』第一冊, 三聯書店,

제로 독일은 장정의 규정에 속박되지 않았다. 高密城에 주둔하고 있던 독일군대는 교계철로의 부설공사 기간 중청조가 철로를 보호할 역량을 갖추지 못하였다는 구실로 노선을 경비하였다. 1906년에는 다시 2개 대대의 병사를 파견하여 연선지역에 주둔하며 치안을 담당하였다.

일본은 남만주철로 연선에 10킬로미터마다 15명의 수비병을 둘 수 있는 권리를 취득하였다. 1907년부터 철로 연선에 1개 사단과 6개 철로수비대 등 총 1만여 명의 병사를 주둔시켰다. 이러한 병력이 이후 중국 침략의 선봉에 선 日本關東軍의 전신이 되었다. 1919년 4월 12일 關東廳이 軍政分治를 실행하면서 육군부를 기초로 별도로 관동군사령부를 조직하여 남만주철로 연선의 주둔군을 관할하게 되었다. 관동청은 최고행정사법기관이었으며, 관동군사령부는 최고군사기관이 되었다.

1931년 만주사변 당시 관동군은 3개 사단에 불과하였으나,<sup>58)</sup> 1932년에는 6개 사단, 1933-1936년 사이에는 5개 사단의 병력을 보유하고 있으며, 1937년에는 7개 사단, 1938년에는 9개 사단, 1939년에는 11개 사단, 1940년에는 12개 사단으로 급증하였다. 1941년 말 진주만공습 당시에 관동군의 병력은 이미 31개 사단, 85만 명에 달하였다. 1945년 8월 9일 소련이 150만 명의 병력을 투입하여 동북지역의 관동군에 대한 총공세를 전개하여 불과 20일만에 관동군을 섬멸하였다. 총 83,700명의 병사를 사살하였으며, 149명의 장교를 포함한 594,000명을 포로로 사로잡았다.

러시아는 동청철로의 부설 당시에 노선의 경비와 보호를 구실로 무단으로 철로 연선에 철로경찰을 배치하여 운용하였다. 동청철로의 부설을 위해 중일 간에 체결된 1896년 '합관동성철로공사합동장정' 제5조에 따르면,

---

1959, 946쪽.

58) 9.18만주사변 직후 일본은 동북지역에서 세력의 확장을 위해 상비군 약 13,000여 명, 수비대 약 6,000여 명을 철로의 수비를 명목으로 주둔시키고 있었다. 鐵道部鐵道年鑑 編纂委員會, 『鐵道年鑑』 第一卷, 1933, 1225쪽.

“해당 철로 및 철로 소속의 인원의 경비와 보호는 중국정부가 담당한다”라고 명시되어 있다.<sup>59)</sup> 그러나 러시아는 스스로 제정한 ‘동성철로공사장정’에서 “철로 연선지역 내의 질서를 수호하기 위한 목적에서 철로공사가 경찰인원을 파견하여 경비를 담당하며, 이를 위해 특별히 ‘警察章程’을 제정한다”는 조문을 추가하였다.<sup>60)</sup>

러시아는 1897년 12월 무단으로 500여 명의 騎兵을 블라디보스톡으로부터 동북으로 이동시켜 護路軍으로 편성하였으며, 1901년에는 병사의 수자가 25,000명으로 증가하였다. 1902년 4월 8일 중러 사이에 ‘交收東三省條約’을 체결하면서, 러시아군대가 동삼성으로부터 철수한 이후에도 중국 측이 동청철로 각 구간에서 경비 및 치안업무를 담당하지 못하도록 강박하였다. 1903년 7월 동청철로의 전 구간이 개통된 이후 러시아는 하얼빈에 경찰국을 설립하고 각 大驛에는 경찰소를 설립하였다. 1904년에는 헌병대를 증설하였다.

프랑스는 운남 등 서남지역을 관통하는 전월철로의 부설권을 획득한 이후 1903년 청조와 ‘중프전월철로장정’을 체결하였는데, 장정 가운데 철로의 방비를 위해 경찰권과 관련된 조항을 추가하였다. 장정의 조항에는 프랑스 측이 자본을 출자하여 현지의 주민을 선발하여 순경으로 임명하여 철로의 수비 및 치안을 담당하도록 하는 규정을 두었다. 이 밖에 순경을 관리 감독하기 위해 외국인이나 중국인을 巡捕長, 管帶로 임명하였다. 프랑스는 철로의 부설기간뿐만 아니라 준공 이후에도 일상적으로 약 500명 내외의 경찰을 운용하여 치안을 담당하였다.<sup>61)</sup>

59) 北京大學法律係國際法教研室編, 「東省鐵路公司合同章程」, 『中外舊約章彙編』 第一冊, 三聯書店, 1959, 673쪽.

60) 宓汝成, 『鐵路史資料』 2冊, 社會科學文獻出版社, 2002.9, 356-357쪽.

61) 金士宣, 『中國鐵路發展史』, 中國鐵道出版社, 2000, 60쪽. “전월철로는 러시아의 중동철로와 마찬가지로 중국을 침략하기 위한 프랑스의 선봉대이다.” 『滇越鐵路之回顧』, 『海王』 17卷 29期, 1945.6, 229쪽.



세 번째로 삼림벌채권을 들 수 있는데, 북흑철로의 사례가 전형적인 예이다. 일본은 黑河 일대의 풍부한 삼림자원과 광물자원의 개발이 경제적, 군사적으로 매우 중요하다는 사실을 간파하고 있었다.<sup>62)</sup> 이러한 인식 하에서 일본은 북흑철로(北安-黑河)의 부설에 착수하여 흑하에서 하얼빈, 치치하얼에 이르는 노선을 개통하였으며, 흑하에서 嫩江, 치치하얼 등에 이르는 군사도로를 부설하였다.<sup>63)</sup>

북흑철로의 부설은 지역경제의 활성화뿐만 아니라 이 지역에 대한 대대적인 벌목정책과 불가분의 관계를 가지고 있었다.<sup>64)</sup> 1932년 가을 일본군이 孫吳를 점령한 이후 일본자본의 川本商會가 川本木材廠을 설립하여 손오 서부산구에서 벌목을 시작하였다. 매년 겨울에 1,000여 명의 인원이 동원되어 산에 올라 벌목에 종사하였다. 1934년 일본은 흑룡강 수운의 편리함을 이용하여 대대적으로 흑하 유역의 삼림을 수탈하였다. 1934년 11월 1일 흑하강부두가 준공되었으며, 이 부두가 북흑철로와 상호 연결되면서 목재가 수운과 육운의 연결을 통해 보다 원활하게 운송될 수 있게 되었다. 嫩江을 따라 치치하얼과 大賚 등 지역으로 운송되어 판매되었다.

흑하성은 林務署를 설립하여 전문적으로 목재의 판매를 담당하도록 하였다. 1937년부터 1938년에 걸쳐 흑하에 414헥타르에 달하는 당시 만주국 최대의 黑河東牧丹江木材廠을 설립하였다. 1933년부터 1945년까지 일본군은 흑하로부터 목재 약 532만 입방미터를 약탈하였으며, 이들 목재는 철로 운수를 통해 각 전장으로 가거나 일본 국내로 운송되었다. 이로 인해 흑하 유역의 삼림자원은 크게 훼손되었다.<sup>65)</sup>

네 번째로 철로의 부설을 통해 연선지역의 원료자원 수탈과 관련하여

62) 張潔, 「九一八事變后日本攝取中國東北鐵路權探析」, 『遼寧大學學報』 2009年 6期, 51쪽.

63) 「日人所築北黑鐵路完成」, 『新聞報』, 1934.12.15.

64) 趙冬暉, 「北黑鐵路」, 『黑河學刊』, 1986.10, 11-13쪽 참조.

65) 張潔, 「九一八事變后日本攝取中國東北鐵路權探析」, 『遼寧大學學報』 2009年 6期, 50-51쪽.

일본차관을 도입한 창석철로를 대표적 사례로 들 수 있다. 1929년 7월 국민정부는 손문의 유훈을 실행하기 위해 철도부를 설립하는 동시에 철로부설 계획을 수립하였는데, 이 때 창석철로가 가장 시급히 부설해야 할 철로 가운데 우선순위를 차지하였다. 국민정부는 철로의 부설경비로 日貨 1,000만 엔을 차입하기로 합의하였다. 차관의 이자는 8厘로 정하여 20년 내 상환을 완료하도록 하였다. 차관의 담보는 철로 자산 및 정태철로 차관의 상환 이후 발생하는 수익으로 설정하였다. 차관 계약 기간 동안 회계주입은 반드시 일본인을 임명하도록 하였다.

일본은 창석철로가 내포하는 경제적, 정치적 의미를 깊이 이해하고 있었다. 경제적으로 창석철로가 지나는 지역은 토지가 비옥하여 농산물의 생산이 풍부하였다. 아울러 창석철로 연선지역은 기후가 건조하고 강수량이 적은 편으로서, 무엇보다도 면화를 생산하기에 적합한 토양이었다. 일본은 자국 방직공업의 발전과 군수품 보급이라는 견지에서 하북성의 면화에 주목하고 있었다. 특히 중일전쟁 직전 중일경제체휴의 핵심적인 내용이 바로 창석철로의 부설과 이를 통한 면화의 운수였다. 더욱이 창석철로를 부설할 경우 교통의 편의를 적극 활용하여 면화의 생산과 운송을 확대할 수 있는 가능성이 충분하다고 판단하였다.<sup>66)</sup>

화북지역에서 면화를 생산하여 일본경제의 골간산업이라 할 수 있는 방직공업의 원료를 확보한다는 구상은 매우 구체적인 정책적 배경을 바탕으로 추진되었다. 1935년 1월 22일 일본외상 廣田弘毅는 중국정부에 中日親善, 經濟提携를 제안하였다. 有吉明 일본공사는 남경으로 가서 왕정위와 장개석을 만나 중일친선의 제안을 전달하였다. 1월 30일 장개석은 有吉明 공사를 불러 중일관계의 개선 의사를 표명하는 동시에, 일본군부의 강경

---

66) “창석철로는 일본이 화북경제를 개발하기 위한 계획의 일환이, 화북철로를 침탈하기 위한 계획의 일환이다.” 章勃, 「滄石鐵路問題與華北存亡之關係」, 『交通雜誌』 5卷 7期, 1937.7, 4쪽.

한 태도를 완화시켜 주도록 요청하였다. 이에 有吉明 공사는 중국 측의 배일운동을 철저히 단속해 주도록 요구하였다.

이러한 분위기 속에서 일본공사관의 橫竹 상무참사관은 2월 13일 중일 경제제휴에 대해 “중국의 농업 방면에 기술을 원조하고 면화의 대량 생산을 지원하여 일본에서 이를 구매하도록 한다”는 구체적인 방법을 언급하였다. 다음날인 14일에 일본외무성은 중일경제제휴의 구체적인 방안에 대해 “중국은 배일운동을 단속하여 성의를 표시해야 한다. 일본은 중국에서 면화 등의 농산물을 수입하고 동시에 중국으로 공업제품, 기계류 등을 수출한다”는 원칙을 마련하였다.<sup>67)</sup>

당시 중국기록을 살펴보면, “창석철로가 지나는 부근의 각 현은 모두 하북성의 중요한 농산물 지역이며, 특히 면화와 밀의 산지로 유명하다”, “창석철로가 지나는 하북성은 면화가 다량 산출되는 지역이며, 산서성은 석탄 매장량이 풍부하다. 이는 일본공업에 필수불가결한 원료로서 매우 중요한 의미를 갖는다”<sup>68)</sup>라고 지적하며, 창석철로에 대한 일본의 의도를 경계하였다.<sup>69)</sup>

1935년 7월 2일 關東軍, 남만주철도주식회사, 東洋拓殖會社, 滿洲國 財政部, 實業部는 長春에서 개최된 연석회의에서 화북 자원의 확보를 위한 구체적인 대강을 결정하였다. 회의에서는 광산업, 교통업, 무역 및 면화 재배사업에 우선적으로 착수하고 남만주철도주식회사가 山東의 棉花를 중심으로 일본의 면화 자급에 노력하기로 합의하였다.<sup>70)</sup>

그러나 교통의 불편으로 말미암아 적시에 채굴과 운송이 쉽지 않았다. 화북지역의 교통은 북녕철로와 평수철로가 북부를 관통하는 것 이외에 평

67) 金志煥, 「中日戰爭 直前期 中日經濟提携論」, 『中國學論叢』 22輯, 2006.12, 316-317쪽.

68) 叔銘, 「日人眼中滄石鐵路之重要性」, 『競存』 創刊號, 1936.5, 29쪽.

69) 方秋葦, 「滄石鐵路問題」, 『新中華』 5卷15期, 1937.8, 7쪽.

70) 金志煥, 「中日戰爭 直前期 中日經濟提携論」, 『中國學論叢』 22輯, 2006.12, 323쪽.

한철로, 진평철로 양 철로가 남북으로 평행하게 부설되었다. 비록 정태철로가 있지만 하북성과 산서성 사이의 운송에 기여할 뿐이었다. 하북성 남부 40여 현을 동서를 관통하는 철로가 부재한 까닭에 이들 지역에서 생산되는 산서 동부의 석탄과 면화, 그리고 식량 등의 운송은 운하를 통한 운송에 의지하는 형편이었다. 따라서 연선지역의 경제 발전을 위해서도 창석철로의 부설이 매우 시급한 현안이 아닐 수 없었다.<sup>71)</sup>

이 밖에 일본은 도가철로의 부설을 통해 화북지역의 식량 등 농산물 수탈에 적극 활용하였다. 도가철로는 依蘭, 三姓지방의 삼립 및 穆稜, 密山, 寧安, 勃利, 三姓 등에서 생산되는 곡류를 일본으로 수출하는 통로이기도 하였다. 1934년 도가철로가 운송한 임산물은 5,795톤에 달하였으며, 1935년에는 58,860톤에 달하여 무려 10배나 증가하였다. 1936년에 임산물 운송량은 158,815톤으로 2년 전의 27배에 달하였다.

도가철로가 부설된 이후 농산물의 운수도 크게 증가하였다. 1934년 도가철로가 운송한 농산물 수출량은 30,751톤이었으며, 1936년에는 61,128톤에 달하였다. 도가철로가 막 부설된 1935년에 나진항의 수출입품은 26,000톤이었는데, 철로를 운영한지 1년 이후인 1938년에는 무려 84만여 톤으로 증가하였다. 이 가운데 대두의 수출이 64만 톤으로 당해년도 나진항 수출총량의 91%를 차지하였다. 도가철로는 농산품의 운송에서 매우 중요한 역할을 수행하였다.<sup>72)</sup>

---

71) 章勃, 「滄石鐵路問題與華北存亡之關係」, 『交通雜誌』 5卷 7期, 1937.7, 4-5쪽.

72) 張景泉, 「第二個滿鐵線圖佳鐵路的建築及影響」, 『吉林師範大學學報』 1996年 11期, 38-39쪽.

## VI. 結論

청일전쟁의 결과로 체결된 하관조약에서 중국이 수용한 철로 부설권은 이후 열강이 중국에 투자하는 대표적인 이권의 하나가 되었다. 열강은 종래의 상품 수출로부터 공장과 철로의 부설을 통한 자본 수출로 전환함으로써 외국자본의 추세가 고정성의 투자로 전환하게 된 것이다.

열강이 중국철로에 투자하는 방식은 직접 부설하는 방식과 차관의 공여를 통해 각종 이권을 획득하는 두 방향으로 전개되었다. 그러나 중국에서 전개된 이권회수운동과 철로차관운동의 결과 열강은 기존의 직접 부설방식으로부터 차관을 통해 철로의 부설과 경영에 개입하는 간접적인 방식으로 전환하였다. 이러한 결과 철로차관의 공여권은 부설권과 더불어 주요한 권리의 하나가 되었다. 마침내 철로 부설권은 열강이 중국을 분할하는 주요한 수단과 지표가 되고 말았다.

철로차관은 의심할 바 없이 중국철로의 발전과 중국사회의 교통, 물류의 전반적 발전에 크게 기여하였다. 그러나 청일전쟁 이후 중국철로의 급속한 발전은 산업발전의 결과 나타난 운송의 필요보다는 중국의 각 지역을 분할하기 위한 수단으로서 열강 간 경쟁적으로 철로차관이 공여된 결과였다는 점에서 중국의 반식민지성을 심화시킬 수밖에 없었다.

열강은 철로차관의 원리금 상환을 통해 막대한 경제적 이윤을 획득하였을 뿐만 아니라, 철로가 지나는 연선지역에 대한 다양한 이권을 획득할 수 있었다. 철로 부설을 위한 자재의 우선 구매권과 철로 보호를 빌미로 한 駐兵權, 警務權, 치외법권, 철로 완공 이후의 경영권, 인사권, 철로 연선지역에 대한 일정 정도의 사법, 행정, 외교에 대한 권리 등 '조차지'에 버금가는 이권을 획득할 수 있었다.

근대 이후 국가재정의 심각한 부족을 해결하기 위한 방편으로 중국 역대정부는 외채를 적극 도입하였으며, 이를 촉진하기 위한 목적에서 고이윤을 보장하기 위한 할인관행을 보편적으로 시행하였다. 이러한 관행은

철로를 부설하기 위한 차관의 도입에서도 동일하게 출현하였다. 이러한 결과 철로공사는 원리금을 상환하기 위해 막대한 비용을 지출해야 했으며, 이는 다시 철로공사의 收支를 악화시켰으며, 나아가 철로의 정상적 발전을 저해하였다.

더욱이 철로차관은 개별철로의 운영 주체인 철로공사의 지배구조에도 직접적으로 영향을 미쳤다. 철로차관을 통해 열강은 총공정사, 총회계사를 비롯한 주요 직책에 대한 임면권을 장악하였으며, 특히 철로공사의 정책결정 기구인 이사회의 구성에 적극 관여함으로써 철로 경영에서 주도권을 행사할 수 있었다.

철로차관의 제공 시 부수된 다양한 권리는 개별철로의 차원에서 보편적으로 확인할 수 있으며, 철로 연선지역에 대한 각종 이권은 지역경제의 정상적인 발전에 장애 요인으로 작용하였다. 이와 같이 철로차관은 중국철로의 발전과 중국의 근대화에 기여하는 긍정적 측면과 동시에 적지않은 부작용을 초래하였다. 근대화의 과정에서 핵심적인 사안인 교통, 물류에 대한 자주권의 상실은 결국 전반적인 중국의 반식민지성을 심화시키는 요인으로 작용하였던 것이다.

**주제어** : 철로 이권, 철로공사, 외채, 할인 관행, 하관조약

(논문투고: 2018.12.10 / 논문심사완료: 2018.12.20. / 논문게재 확정일: 2018.12.21)

## 참고문헌

### <자료>

『新聞報』

『申報』

宓汝成, 『中華民國鐵路史資料』, 社會科學文獻出版社, 2002.

上海檔案館編, 『中國外債檔案史料匯編』 1-3, 1988-1989.

國民政府鐵道部, 『鐵路年鑑』 1933, 1934, 1936年版.

孫文, 『孫中山全集』二卷, 中華書局, 1982.

千家駒, 『舊中國公債史料』, 中華書局, 1984.

北京大學法律系國際法教研室編, 『中外舊約章彙編』 第一冊, 第二冊, 第三冊, 三聯書店, 1959.

陳樹曦, 『中華民國史交通志』, 國史館, 1993.

日本外務省理財局國庫課, 『支那鐵道國際管理問題參考資料』 3卷, 1919.3.

東亞同文會, 『支那年鑑』, 1935.6.

### <단행본>

吳承明著, 金志煥譯, 『舊中國 안의 帝國主義 投資』, 고려원, 1992.

송승석, 『옛길 사이, 작은 사연들』, 다인아트, 2017.8.

曾仲鳴, 『路政論叢』, 開明書店, 1934.

衡陽謝彬, 『中國鐵道史』, 上海中華書局, 1934.

陳立夫, 『中華鐵路史』, 臺灣商務印書館, 1981.

李國祁, 『中國早起的鐵路經營』, 臺灣中央研究院, 1961.

馬陵合, 『清末民初鐵路外債觀研究』, 復旦大學出版社, 2004.

馬陵合, 『晚清外債史研究』, 復旦大學出版社, 2005.

王致中, 『中國鐵路外債研究』, 經濟科學出版社, 2003.

中國史學會主編, (中國近代史資料叢刊)『義和團』第三冊, 上海人民出版社, 1957.

隆武華, 『外債兩重性』, 中國財政經濟出版社, 2001.

李占才, 『中國鐵路史』, 汕頭大學出版社, 1984.6.

金士宣, 『中國鐵路發展史』, 中國鐵道出版社, 2000.

楊蔭溥, 『民國財政史』, 中國財政經濟出版社, 1984.

山上金男, 『浙江財閥論』, 日本評論社, 1938.

滿鐵經濟調查會, 『世界經濟班業務月報』, 1935.10.

吾孫子豊, 『滿支鐵道發達史』, 內外書房, 1944.

宓汝成著, 依田憲家譯, 『帝國主義と中國の鐵道』, 龍溪書舍, 1987.

中國經濟情報社, 『支那經濟年報』第一輯, 白揚社, 1936.

麻田雅文, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會, 2012.

Chi-ming Ho, *Foreign Investment and Economic Development in China, 1840-1937*, Havard Univ Press, 1965.

#### <논문>

金志煥, 「南京國民政府의 公債政策과 統一公債의 性格 再論」, 『東洋史學研究』115輯, 2011.6.

金志煥, 「中日戰爭 直前期 中日經濟提携論」, 『中國學論叢』22輯, 2006.12.

「滇越鐵路之回顧」, 『海王』17卷 29期, 1945.6.

叔銘, 「日人眼中滄石鐵路之重要性」, 『競存』創刊號, 1936.5.

方秋葦, 「滄石鐵路問題」, 『新中華』5卷 15期, 1937.8.7.

章勃, 「滄石鐵路問題與華北存亡之關係」, 『交通雜誌』5卷 7期, 1937.7.

鄭宜紅, 「試析1935年以前中國銀行對待政府內債態度之演變」, 『民國檔案』1993年 1期.

何媛媛, 『京漢鐵路早期經營研究』, 哈爾濱師範大學碩士論文, 2010.



趙冬暉, 「北黑鐵路」, 『黑河學刊』, 1986.10.

張潔, 「九一八事變后日本攝取中國東北鐵路權探析」, 『遼寧大學學報』2009年 6期.

張景泉, 「第二個滿鐵線圖佳鐵路的建築及影響」, 『吉林師範大學學報』1996年 11期.

林福耀, 「日本資本主義發展段階に於ける支那市場の意義」, 『支那經濟事情研究』, 東亞事情研究會, 1935.2.

莊階三, 「支那の鐵道」, 『支那問題』 69號, 1927.7.

## Reference

<Historical Materials>

*Xin wen bao*

*Shen bao*

Mi Rǔ Chéng, *Zhōnghuámínguó Tiělùshǐzìliào*, Shèhuìkēxuéwén-xiànchūbǎnshè, 2002.

Shànghǎi Dàngànguǎnbiān, *Zhōngguó Wàizhài Dàngànshǐliào Huìbiān*, vol. 1-3, 1988-1989.

Guómínzhèngfǔ Tiědàobù, *Tiělù Niánjiàn*, 1933, 1934, 1936.

Sūn Wén, *Sūn Zhōngshān Quánjǐ*, vol. 2, *Zhōnghuá Shūjú*, 1982.

Qiān Jiā Jū, *Jiùzhōngguó Gōngzhài Shǐliào*, Zhōnghuá Shūjú, 1984.

Běijīngdàxué Fǎlǜxì Guójiūfǎjiàoyánshì ed., *Zhōngwài Jiùyuēzhānghuìbiān*, vol. 1, vol. 2, vol. 3, Sānlíán Shūdiàn, 1959.

Chén Shù Xi, *Zhōnghuámínguó Shǐjiāotōngzhì*, Guóshǐguǎn, 1993.

Nippongaimushō Rizaikyoku Kokkoka, *Shina Tetsudō Kokuzai Kanri Mondai Shiryō*, vol.3, 1919.3.

Higashidōbunkai, *Shinanenkan*, 1935.6.

<Book>

O Sǔngmyǒng, Kim Jihwan, *Kujunggung Anŭi Chegukchutŭi T'uja*, Koryōwŏn, 1992.

Song Sǔngsŏk, *Yetkil Sai, Chakŭn Sayŏndŭl*, Tainat'ŭ, 2017.

Céng Zhòng Míng, *Lù Zhèng Luncóng*, Kǎimíng Shūdiàn, 1934.

Héngyángxièbīn, *Zhōngguó Tiědàoshǐ*, Shànghǎi Zhōnghuáshūjú, 1934.

Chén Lì Fū, *Zhōnghuá Tiělùshǐ*, Táiwān Shāngwùyìn Shūguǎn, 1981.

- Lǐ Guó Qí, *Zhōngguó zǎo qǐ de Tiělù jīng yíng*, Táiwān Zhōngyāng yán Jiūyuàn, 1961.
- Mǎ Líng Hé, *Qīngmò míngchū Tiělù wàizhàiguān Yánjiū*, Fùdàndàxué Chūbǎnshè, 2004.
- Mǎ Líng Hé, *Wǎnqīng wàizhàishǐ Yánjiū*, Fùdàndàxué Chūbǎnshè, 2005.
- Wáng Zhì Zhōng, *Zhōngguó Tiělù wàizhài Yánjiū*, Jīngjì kēxué Chūbǎnshè, 2003.
- Zhōngguó Shǐxuéhuì ed., *Yī Hé Tuán (Zhōng guó jìn dài shǐ zī liào cóng kān)*, vol. 8, Shànghǎi Rénmín Chūbǎnshè, 1957.
- Lóng Wǔ Huá, *Wàizhài Liǎngzhòngxìng*, Zhōngguó Cáizhèngjīngjì Chūbǎnshè, 2001.
- Lǐ Zhàn Cǎi, *Zhōngguó Tiělùshǐ*, Shàntóudàxué Chūbǎnshè, 1984.
- Jīn Shì Xuān, *Zhōngguó Tiělù fāzhǎnshǐ*, Zhōngguó Tiědào Chūbǎnshè, 2000.
- Yáng Yīn Pǔ, *Míngguó Cáizhèngshǐ*, Zhōngguó Cáizhèngjīngjì chūbǎnshè, 1984.
- Yamagami Kaneo, *Sekkō Zaibatsuron*, Nippon hyōronsha, 1938.
- Mantetsukeizaichōsakai, *Sekaikeizaihan Gyōmu geppō*, 1935.10.
- Abiko Yutaka, *Manshitetsudō Hattatsushi*, Naigai shobō, 1944.
- Mǐ Rú Chéng, Yoda Yoshiie tran., *Teigokushugi Tō Chūgoku No Tetsudō*, Ryūkeishosha, 1987.
- Chūgoku Jōhōsha, *Shina Keizai Nenpō*, Vol. 1, Hakuyosha, 1936.
- Asada Masafumi, *Chūtō Tetsudō Shi*, Nagoya Daigaku Shuppan, 2012.
- Chi-ming Ho, *Foreign Investment and Economic Development in China, 1840-1937*, Harvard Univ Press, 1965.

<Articles>

- Kim Jihwan, “Namgyönggungminjöngbutüi Kongch’aejöngch’aekkwa T’ongilgongch’aeüi Sönggyöng Chaeron”, *Tongyangsahakyön’gu*, vol. 115, 2011.6, pp 307-335.
- Kim Jihwan, “Chungilchönjaeng Chikchön’gi Chungilgyöngjejehyuron”, *Chungguk’angnonch’ong*, vol. 22, 2006.12.
- “Diānyuè Tiělù Zhīhuígù”, *Hǎiwáng*, vol. 1 pp. 7-29, 1945.6.
- Shū Míng, “Rìrén Yǎnzhōng Cāngshí Tiělù Zhīzhòngyàoxìng”, *Jìng Cún*, 1<sup>st</sup> Issue, 1936.5.
- Fāng Qiū Wěi, “Cāngshí Tiělù Wèntí”, *Xīn Zhōng Huá*, vol. 5-15, 1937.8.7.
- Zhāng Bó, “Cāngshítiělùwèntíyǔ Huáběicúnwángzhīguānxi”, *Jiāotōng Zázhi*, vol. 5-7, 1937.7.
- Zhèng Yí Hóng, “Shìxī 1935nián Yīqián Zhōngguóyínhángduìdài Zhèngfūnàzhàitàidùzhī Yǎnbiàn”, *Mínguó Dàngàn*, 1993-1.
- Hé Yuán Yuán, “Jīnghàntiělù Zāoqǐjīngyíng Yánjiū”, Hǎerbīnshifàn University Master’s Dissertation, 2010.
- Zhào Dōng Huī, “Běihēi Tiělù”, Hēihé Xuékān, 1986.10.
- Zhāng Jié, “Jiūyībā Shìbiànhòu Riběnshèqǔ Zhōngguódōngběitiělù Quántànxi”, *Liáoníngdàxué Xuébào*, 2009-6.
- Zhāng Jǐng Quán, “Dièrgè Mǎntiěxiàntú Jiāitiělùde Jiànzhùjǔyíngxiǎng”, *Jílínshīfāndàxué Xuébào*, 1996-11.
- Hayashi fukuyou, “Nippon Shihonshugi Hattendankai Ni Okeru Shina Ichiba No Igi”, *Shina Keizaijijō Kenkyuu*, Tōajijōgenkuukai, 1935.2.
- Zhuāng Jiē Sān, “Shina No Tetsudō” *Tetsudō Mondai*, vol. 69, 1927.7.

## Modern China's Foreign Debt in Railway Construction and Loss of Railway Rights

Kim, Ji-hwan

In China after the Opium War, it became a supreme task to accept the science and reason of the West and achieve its modernization fast. Industrialization meant mass production with machinery. There was a huge need to construct railways for the transportation of raw materials such as iron ore and coal and completed products. Railways were an indispensable means of achieving modernization in China.

In the Treaty of Shimonoseki after the Sino-Japanese War, however, China granted the right of constructing railways to Japan and some Western countries. In addition, China actively introduced foreign debt due to the lack of its own capital when constructing railways for itself. Since the rights of building railways and providing foreign debt recognized the exclusive rights to the areas where railways would pass, several nations had a fierce competition over these rights in China.

Railway loans generated positive effects of overall development in Chinese railways. They, on the other hand, caused a huge disturbance to the normal development of areas along the concerned railways by granting all kinds of rights and interests accompanied by railways to the countries that provided a railway loan. Furthermore, they were gross impediments to the normal development of Chinese railways and society, eventually reinforcing the semi-colonialism of China.

**Key Words** : railway right, railway company, foreign debt, discount practice, Treaty of Shimonoseki