

【비평논문】

중동철도에서의 사업전개와 경영실태

- 아사다 마사후미(麻田雅文)의

『中東鐵道經營史：ロシアと「滿州」1896-1935』를 읽고 -

임채성*

아사다 마사후미(麻田雅文, 2012)는 만주연구사에 있어 그 동안 본격적으로 검토되지 못하고 만철연구의 그림자(shadow)로서 거론되어온 중동철도에 대하여, 러시아공문서관 등의 풍부한 1차 사료를 사용하여 그 전모를 밝힌 역작이다. 만철연구사의 관점에서 보면, 많은 연구자가 각각 다양한 차원에서 의문으로 제기해온 ‘동청철도’, ‘동지철도’, ‘북만철도’의 실태가 본서의 분석을 통해서 명확하게 되었다.

아사다 씨는 중동철도를 ‘러시아 제국주의의 침병’으로 위치 지워 선협적으로 부정적인 존재로 파악한 제국주의론과, 중동철도의 개통이 연선지역경제의 개발을 촉진한 긍정적인 존재라고 결과론으로 파악하고자 한 식민지 근대화론을 비판하고, ‘식민지화회사’(colonizing company)라는 개념을 분석시각으로 도입하였다. ‘식민지화회사’를 ‘상업적 이익을 위해 설립된 회사이지만, 특정국가와 결부되어 특정 영역을 지배하는 회사’로 정의한 다음, 중국 동북에서의 중동철도는 ‘인도에서의 영국의 동인도회사(The East India Company), 인도네시아에서의 동인도회사(De Verenigde Oost-Indische Compagnie), 알래스카에서의 러시아 로미회사(露美會社：Русско-американская компания)’와 동류라고 인식하고 있다.

이러한 점에서 아사다 씨는 중동철도의 ‘경영실태를 명백히 함으로써,

* 서울대학교 일본연구소 부교수 limcs@snu.ac.kr



1896년부터 1935년에 이르는 러시아와 중국동북의 관계를 동시에 해명'하고자 하였다고 볼 수 있다. 이것이 국제정치사적 분석이었던 선행연구와의 차별성을 가지면서, 아사다 씨가 '경영사'라는 이름을 제목에 붙인 직접적인 이유이기도 하다. 이 때문에 중동철도의 '경영'이 흑자였는가 적자였는가에 따라, 중동철도라는 것이 러시아에 의한 중국동북에 대한 투자였는지 아니면 착취였는지 그 평가가 크게 바뀌게 된다'고 주장하고 있다. 그렇다면, 사료공개라는 호조건 속에서 '경영내실'에 착목하여, 언어의 벽

을 뛰어넘어 중동철도의 내부자료에 입각한 본서를 통해, 과연 무엇이 밝혀진 것인가?

본서는 우선 회사의 외부환경으로서의 국제환경(제1장)에 대해 통사적 분석을 시도하였고, 분석초점을 조직내부로 옮겨 조직구조와 인사제도(제2장)를 밝힌 다음, 본업인 철도업(제3장)과 그 연료문제(제6장), 나아가 철도와 함께 육해일관수송을 담당했던 항만·해운업(제4장)을 분석하고, '식민지화회사'의 특징이라고도 할 수 있는 철도연선의 수용지에 건설된 '식민지'(제5장)와 이것을 무력으로 지원하고 있던 경비대·호로군(제7장)을 각각 검토하였다. 그 성과를 각장별로 개관하면 다음과 같다.

제1장에서는 3가지 혁명(신해혁명, 1905년과 1917년 러시아혁명)과 4가지 전쟁(의화단전쟁, 러일전쟁, 봉소분쟁, 만주사변)으로 '중동철도를 둘러싼 국제환경'이 크게 변화하는 가운데, 그 부설구상에서 일본측에 '북만철도'로 매각되기까

지 중동철도가 어떠한 역사적 경로를 밟았는가를 고찰하였다. 러시아는 삼국간섭을 통해서 일본의 조차를 저지하고 나아가 중국동북에서의 전략적 우위를 구축하기 위해 중동철도의 부설에 착수하여, 국내의 반대의견을 봉쇄함과 더불어 청조에 대한 이권획득에 성공하였다. 그 후, 남부노선 부설권까지 입수한 러시아는 1904년 전노선을 개통하였지만, 러일전쟁의 결과 장춘 이남의 남부노선을 상실하고, 결국 러시아혁명으로 러시아의 단독관리체제가 끝나게 된다. 이 때 공동경영자였던 북경정부가 그 주권을 주장하고, 시베리아 출병을 기반으로 중동철도의 운영에 임하고자 했던 미국, 일본과 경쟁하며 연합국철도위원회의 해산에 성공하였다. 그 후, 북경정부는 소련과 손을 잡고 중소합작의 길을 열고자 했지만, 그 운영을 둘러싼 대립의 결과 국교를 단절하기에 이른다. 이러한 주도권 전환이 만주사변 이후 일본측에 있어 유리하게 작용하여, 괴뢰국인 만주국이 소련과의 합작상대로 선정될 수 있었다. 그 후, 일본과의 충돌을 피하기 위해, 소련측은 중동철도의 매각을 선택하지 않을 수 없었다.

제2장에서는 중국철도의 조직구조와 사원을 분석함으로써, 프랑스자금, 러시아기술, 중국인 노동자에 의해 중동철도가 부설되었고, 러시아혁명까지는 러시아측이 ‘이사회와 관리국을 장악하고 합작상대인 청조에 대해서도 경영 간섭’을 불허할 수 있었다. 그러나 경영실권은 러시아 재무성으로부터 교통성으로 바뀌고, 북경정부와 봉천군벌, 프랑스와 일본 그리고 미국의 국제간섭도 있었다고 지적하고 있다. 이것이 조직구조에 영향을 미치어 중국인과 러시아인, 소련인과 망명 러시아인의 대립이 이어졌다. 그 가운데, 여러 가지 인사제도에 걸쳐 러시아사원이 우대되었고, 1920년대에 들어 민족간 임금격차가 줄어들었다고 하지만, 러시아인의 우선주의는 여전히 소련시대에도 유지되어, 이에 대한 중국측의 불만이 높아졌다. 이것이 봉소분쟁(봉천군벌과 소련 간 분쟁)과 같은 물리적 충돌의 원인이 되기도 했다. 그러나 이러한 민족간 입장은 만주사변 후에는 역전되었다. 중동철도가 매각되자, ‘하얼빈인’, ‘중동철도인’은 소련내부에서 체포와 ‘억압’을 경험하였고, 철로

국에 재고용된 많은 중국인은 만철내부에서 ‘접수품’이라고 불러 종래보다 낮은 급료가 주어졌다.

제3장은 코어 비즈니스인 철도사업을 노선부설과 수송객화의 면에서 분석하였다. 노선 결정과 경영방침의 수립은 러시아에 의해 자국에게 유리하게 이루어져, 철도경영은 제1차대전 중 궤도에 올라, 혁명후 혼란이 있기도 했지만, 수익과 객화량에서 판단하건대, 1920년대에 ‘황금시대’를 맞게 되었다. 이러한 경영에 대해 심각한 타격을 준 것이 봉소분쟁과 만주사변이었다. 중국동북 농산물을 연해주방면으로 수출하는 것이 국경봉쇄로 인해 불가능하게 되었기 때문이다. 바꾸어 말하자면, 중동철도는 남부노선을 일본 측에 이양한 이후 중국동북과 연해주를 경제적으로 결부시킴으로써 자신의 수입원을 창출해왔던 것이다. 주로 중국동북에서 두류를 비롯한 곡물을 수출하고 화물운임을 징수하여 회사경영을 유지해왔는데, 만주국 수립 후에는 이것이 불가능하게 된 것이다. 재정적으로 보면, 이것이 1930년대전반 중동철도의 경영악화를 가져왔다. 회사의 부대사업이었던 특별사업은 일관되게 회사의 적자요인이었던 것이다.

제4장에서는 철도와 더불어 ‘삼위일체 교통시스템’을 구성한 항만업과 해운업을 분석하였다. 러시아측은 중동철도의 부설에 즈음하여 터미널인 다렌항의 개발, 그리고 자회사인 해양기선회사의 설립을 꾀하여, 육해일관수송시스템을 구축하고자 하였다. 그렇지만, 러일전쟁 때문에 다렌항과 해양기선회사의 선박이 일본군에 의해 점거되자, 중동철도에 있어 그때까지 보조적인 것에 지나지 않았던 블라디보스톡의 중요성이 재인식되어, 중동철도 터미널로서 자리잡게 되었다. 그러나 만주국이 국경을 봉쇄하였기 때문에, 철도, 항만, 해운으로 구성된 ‘삼위일체교통시스템’이 정상으로 작동하지 못하였고, 중동철도는 소련에게 있어 ‘무용지물’이 되지 않을 수 없었다. 이것이 철도경영의 악화와 더불어 중동철도의 매각을 결정하게 된 이유이다.

나아가 중동철도의 ‘수용지’를 ‘철도부설과 연선도시의 형성’이라는 중동철도의 대규모사업을 가능하게 함으로써, 러시아제국이 중국동북을 지배하

기 위해 새롭게 만들어 낸 특수한 법역(法域)’으로 이해하고, 그 형성과 해소를 논한 것이 제5장이다. 이것이 중동철도를 단순한 철도회사로부터 통치기구의 역할을 하는 ‘식민지화회사’로 전환시켜, 러시아제국의 세력권에 중국 동북을 포섭하기 위한 레버리지가 되었던 것이다. 러시아는 독자적인 법체계와 경찰조직을 가지고 수용지 내의 주민을 국적에 관계없이 통제하여, 러일전쟁 전부터 수용지를 청조의 지배권에서 분리시켰다. 이것이 러일전쟁 후의 처리를 위해 설립된 만철에 있어서 ‘부속지’로서 계승되었다는 것은 널리 알려져 있다. 이에 대해 청조와 중화민국, 봉천군벌이 저항하였던 것은 물론이며, 1910년대말 중국 전역에 걸친 민족주의의 고양에 즈음하여서는 수용지의 이권회수운동이 전개되었다. 그 결과, 러시아와 소련측의 통치력은 약체화되었고, 만주국의 성립에 이르러서는 그 지배권에서 완전히 벗어나 만주국의 통치권으로 통합되었다.

제6절에서는 연료자원을 둘러싼 일본·중국·러시아 3개국의 쟁탈전을 검토하였다. 남부노선에는 푸준탄광(撫順炭鑛)을 비롯한 풍부한 탄광을 갖고 있었지만, 러일전쟁으로 이를 상실하여 연선의 땀감과 만철의 푸준탄에 의존하게 되었다. 그러나 1920년대전반에 연료정책이 크게 바뀌었고 기관차의 동력원으로서 소련산과 자사의 연선에 있는 석탄에 주목하여, 일본에 대한 경제적 의존에서 벗어나고자 하였다. 그러나 봉소분쟁과 만주사변 등의 국제환경의 변동으로 중동철도의 경영자체가 불안정해짐에 따라 연료난을 벗어날 수는 없었다. 아사다 씨는 ‘연료 확보라는 경영상 기본적인 문제가 중요시되지 못한 것은 러시아제국이 단락선(短絡線)이라는 국가전략을 중시해서 철도부설을 너무 서두른 점에 근본적인 원인이 있는 것 같다’고 평가함으로써 경영불안정요인으로서 연료난을 중시하고 있다.

제7장에서는 ‘경비대가 중국동북에 착임한 1875년에서 봉천군벌하의 호로군으로 대체되어 만주국에 의해 해산되기까지의 통사’를 재구현하였다. 중동철도의 교통시설 및 수용지의 방어를 담당하는 경비대는 회사의 설립과 함께 편성되어 중동철도의 권익 확대를 무력으로 지원하였다. 나아가,

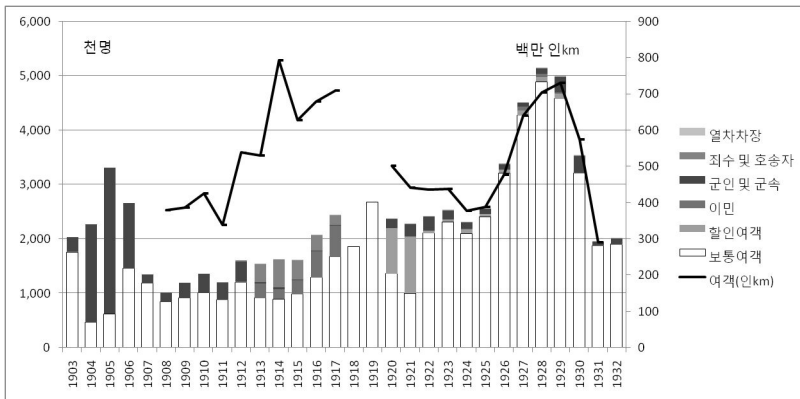
의화단전쟁의 무력충돌을 거쳐 사실상 중국동북에서의 외국주둔군으로 확대되었지만, 러일전쟁에 의해 축소되었고, 일본측의 관동군이 등장하면서 러시아제국의 군사적 우위는 붕괴되었다. 러시아혁명 후에는 중동철도 연선에서의 주병권(駐兵權)과 치안유지의 권한이 중국측으로 회수되어, 이것이 중동철도에 있어서 러시아 혹은 소련의 각종 이권의 축소를 가져오고, 그 대신에 중국의 이권회수가 진전되는 기반이 되었음은 물론이다.

이상과 같은 개별분석에 입각하여, 러시아의 문호 표도르 도스토옙스키의 작품 『죄와 벌』의 레토릭을 사용하여, 아사다 씨는 ‘철도의 부설에 즈음하여, 이와 같이 너무나도 많은 이권이 러시아제국에 양도되어, 이후 그 회수를 둘러싸고 지역주민과 중국정부의 많은 노력과 시간이 필요하게 되었다는 것이 중동철도의 『죄』’라고 파악하고 ‘러시아정부의 요청으로 이권이 확장되면 될수록, 이들 부대사업에 철도사업의 이익을 돌리게 되어 장기에 걸친 적자상태에 울지 않을 수 없었다는 것’이 ‘『식민지화회사』가 짊어진 『죄』였다’고 결론 지었다. 즉, 러시아제국은 ‘획득한 이권을 레버리지로 삼아 철저히 수탈하고, 착취하는 데 성공’할 수 없었던 것이다. 오히려, 중국측의 이권회수운동이 전개되고, 나아가 러시아 혹은 소련이 군사적 우위를 상실하게 되자 ‘식민지화회사’로서의 중요성이 저하되었고, 만주사변 후에는 일본측에 매각되었다. ‘중동철도의 부설은 중러 양국에 있어서 불행한 것이었다.’

이와 같이, 아사다 씨는 ‘경영의 내실’의 관점에서 분석을 진행, 중동철도의 역사적 의의를 밝히고자 하였다. 이러한 점에서 ‘경영사’라고 말하였지만, 그 분석결과는 통상의 경영사 분석보다 복잡한 성격을 띠게 되었으며, 경영사의 틀에 맞지 않아 빠져나오는 부분이 생기게 되었다. 이는 제국시대의 중러합작회사로서 피할 수 없는 특징 때문일지도 모른다. ‘경영사’라고 칭하였지만, 아사다 씨의 의도와는 상관없이 실제의 분석에 있어서 불안적 시각이 표출되어, 중동철도의 ‘정치경제사’라고도 할 수 있는 점이 많았다. 그러한 만큼, 철도경영사로서 검토되어야 할 몇 가지 중요한 논점이 결여되

었다고 판단된다.

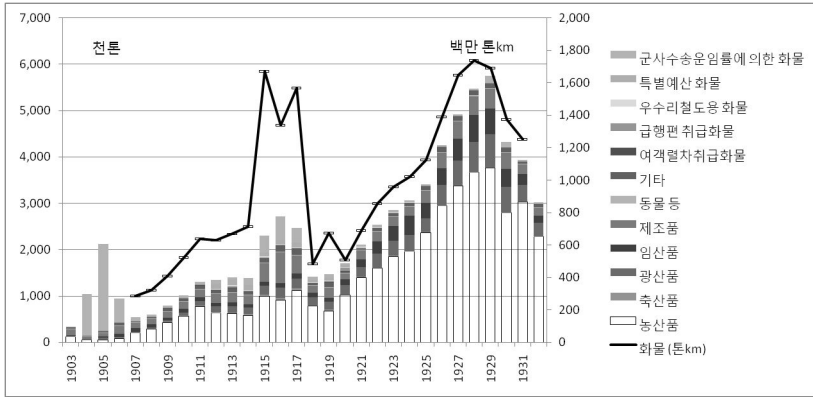
이러한 점에서, 필자는 입수 가능한 만철 등의 통계데이터를 이용하여 중동철도의 사업전개와 경영실태에 관한 수량적 고찰을 시도하고자 한다. 일본측의 ‘식민지화회사’였던 만철은 라이벌인 중동철도에 대하여 일찍부터 관심을 가지고, 중동철도의 공간자료를 체계적으로 수집하여 데이터베이스를 구축하였고, 東支鐵道經濟調査局編(各年度版), 滿鐵ハルビン事務所調査課編(1924a, 1924b), 滿鐵總務部勞務課編(1930), 滿鐵經濟調査會編(1935) 등을 출판하였다. 아사다 마사후미(麻田雅文, 2012)에 수록되어 있는 통계도표와 비교해보면, 당연히 일치하고 있다. 중동철도의 경영실태를 파악하기 위해서는 경영수지구조를 분석할 필요가 있는데, 우선 그 구성요인인 수입을 수량인 수송량과 가격인 운임으로 분해하여 그 동향을 고찰해야만 한다. 그 다음으로 지출동향을 더불어 분석함으로써 비로소 실태파악이 가능하게 된다. 이러한 가운데 사업전개의 특징에 관한 재검토도 가능할 것이다.



[그림 1] 중동철도의 여객수송 (단위 : 천 명, 백만 인km)

資料 : 滿州經濟調査會編(1934), 滿鐵經濟調査會編(1935).

주 : 1903-19년의 보통여객은 할인여객을 포함한다.

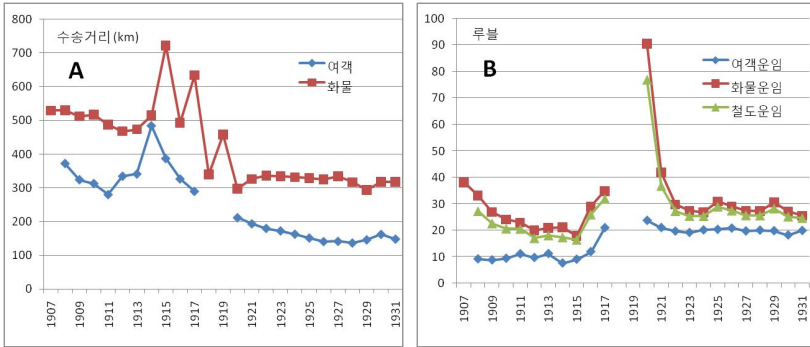


[그림 2] 중동철도의 화물수송 (단위 : 천 톤, 백만 톤km)

자료 : [그림 1]과 동일.

철도수송은 러일전쟁기에 여객, 화물 모두 군사수송을 중심으로 증가하였지만, 그 후 급감하여 1907-08년에 이르러서는 저점을 기록한 다음, 다시 증가하기 시작하여 제1차 세계대전기에 피크에 달하였다. 제1차 대전 중 여객의 경우, 일반의 보통·할인여객이 증가하였음은 물론, 이민과 죄수 및 호송자도 증가하였다. 자세한 내용은 알 수 없지만, 중동철도의 수용지를 포함한 북만주로의 중국인·러시아인의 이민이 증가하였음을 추론할 수 있다. 이러한 점에서, ‘식민지화회사’로서 중동철도의 역할이 수행되었다. 한편, 화물수송에서는 군사수송이 다소 증가하기는 했지만, 그 규모는 러일전쟁에 비해 적었다. 이 시기의 중동철도는 전장이었던 유럽에서 해외로 이어주는 유일한 통로가 되었던 만큼, 농산품뿐만 아니라 제조품도 많이 수송되었다. 이러한 현상은 톤 기준이 아닌 톤km 기준으로 보면 보다 명확하다. 그 후, 철도수송은 여객의 경우 다소 정체하였고, 1920년대 후반이 되어야 비로소 급증하였다. 한편 화물은 1920년 초부터 20년대 말에 걸쳐 일관되게 증가하였다. 그리고 양자 모두 1928-29년에 정점에 달한 다음 감소하였다. 이러한 추이를 결정짓는 것이 여객에서는 보통·할인여객, 화물에서는 농산품이었다는 것은 재론의 여지가 없다. 여객의 이동이 활발해지고 대

두를 비롯한 농업의 상품경제화가 크게 진전되었던 것이다.



[그림 3] 중동철도의 평균수송거리와 운임지수 (단위 : km, 루블)

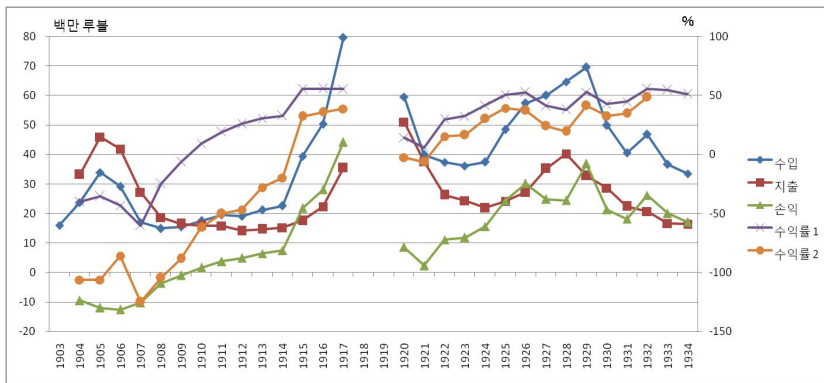
자료 : [그림 1]과 동일.

- 주 : 1. 여객운임지수 = 여객운임수입 ÷ 여객수송량 [인km].
 2. 화물운임지수 = 화물운임수입 ÷ 화물수송량 [톤km].
 3. 철도운임지수 = 여객운임지수 × 여객수입 비중 + 화물운임지수 × 화물수입 비중.
 단, 수입 비중 = 해당수입 ÷ 전운임수입.
 4. 1917년까지는 지폐 루블, 1920년 이후는 금화 루블.

이와 같은 철도수송의 변화가 어떠한 의미를 가지는지를 파악하기 위해 수송거리에 주목해 보자. 그림 3 A에 의하면, 제1차 세계대전과 러시아혁명 및 내전을 거치면서 수송거리가 짧아졌다는 것을 확인할 수 있었다. 이 시기는 아사다 씨에 의해 다렌항이 터미널로서의 기능을 상실하여, 블라디보스톡을 중심으로 재편되었다고 평가되고 있다. 그럼에도 불구하고, 이와 같은 큰 차이가 발생한 원인은 무엇일까? 그 실마리가 되는 것이 아사다(2012)의 [표 3]-[표 6](pp.172-173)이다. 화물에 한정되지만, 이를 비중면에서 고찰해보면, 역내수송이 원래부터 전수송의 3분의 2 가깝게 차지하고 있었지만, 통과수송과 외(外)바이칼철도 경유의 수출입수송은 1921년 이후에는 통계상 사라지게 되고, 그 대신 만철경유 수출입수송 비중이 우스리철도 경유 수출입수송을 넘어서는 연도가 많아지게 되었다. 따라서 중동철도와 소련 간의 연락수송은 비중적으로 저하하고 있었던 반면, 중동철도와 만철의 연락수송

이 증가하였기 때문에, 지역경제의 활성화와 북만과 남만의 경제통합이 강화되었다고 생각된다. 물론 여기에는 더미 양전(Dummy 糧錢 : 사실상 만철 대리 양곡 수매상)과 운임할인을 통하여 북만에서 두류를 비롯한 화물의 남하를 꾀했던 만철의 경영전략 또한 중요하게 작용하였다(岡部牧夫, 2008, pp.47-61). 결국, 중동철도에 있어서 만철을 경유한 다렌항의 터미널로서의 성격은 오히려 강화되었을 가능성이 있다.

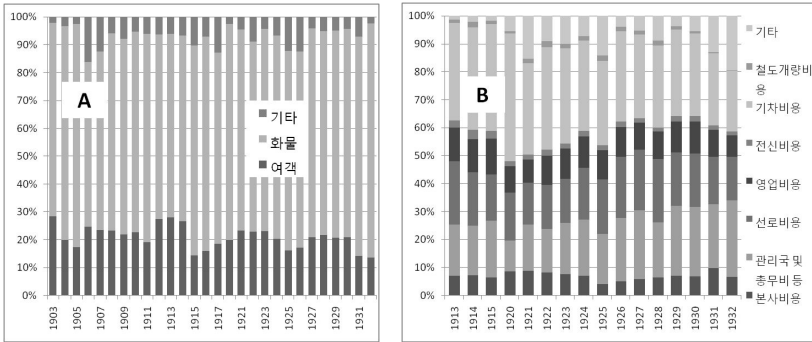
이상의 수량적 동향에 대하여 가격인 철도운임의 동향에 주목해보자(그림 3B). 수송량의 증가에 따라 운임, 특히 화물운임은 1915년까지는 떨어졌지만, 제1차 세계대전이 발발하여 호경기에 의한 인플레이션이 진행됨에 따라 다시 상승하였다. 그 후에는 러시아혁명후의 내전이 계속되었기 때문에 1918-19년의 데이터는 얻을 수 없지만, 인플레이션이 발생하여 운임지수의 상승이 계속되었다고 추측할 수 있다. 그러나 북경정부와 미국·일본 간에 주도권 경쟁이 있었다고는 하지만, 연해주에서 소련의 주권이 확정되고 연합국철도관리위원회의 개입이 끝난 후 중소합작이 진전에 따라 운임지수는 급속히 저하하였다. 이러한 운임 수준은 약간의 상하변동이 있기는 했지만, 자료로서 확인할 수 있는 범위에서는 1930년대 초까지 유지되었다.



[그림 4] 중동철도의 수지추이 (단위 : 100만 루블, %)

자료 : [그림1] 자료 : 본서 p.164.

주 : 수익률1 = 철도손익 ÷ 철도수입. 수익률2 = 총손익 ÷ 철도수입.



[그림 5] 중동철도의 철도수입과 비용구성 (단위 : %)

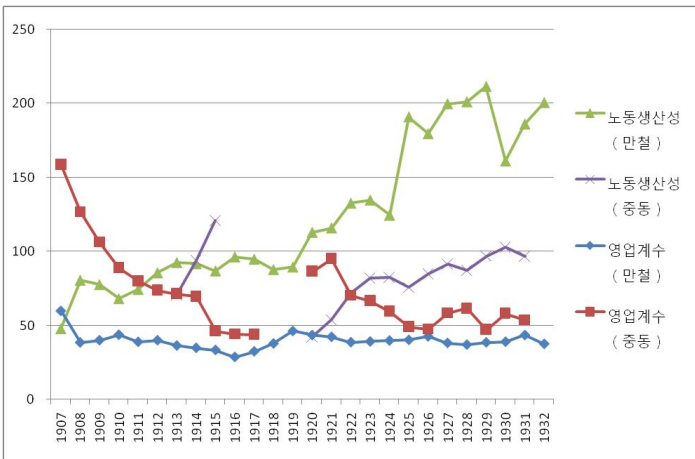
자료 : [그림 1]과 동일.

주 : 1918-19년 데이터는 자료상 불명.

그렇다면 경영수지는 어떠한 추이를 보였는가? 수송량에 운임을 곱하여 얻어지는 것이 철도수입이다. 수입은 러일전쟁기에 증가한 후 감소하였고, 제1차세계대전기에 급증하여, 그 후의 1918-19년은 자료상 파악할 수 없지만, 1920년대에는 일단 저하하였다. 그 후 다시 증가하여, 철도수송이 피크에 달하였던 1929에는 철도수입도 피크를 기록하였다가, 그 후 저하하였다. 이러한 수입 가운데 압도적인 부분을 화물수송이 점하고 있었다(그림 5B). 지출 또한 수입과 거의 같은 경향을 보였지만, 최대의 비용은 기차비용이었고 그 다음으로 관리국 및 총무비용, 선로비용, 영업비용, 본사비용이었다. 아사다(2012)가 지적한 연료난이 비용구성에도 반영되었다고 할 수 있겠다. 자료상 인건비, 물건비, 감가상각비 등은 파악할 수 없지만, 아사다(2012)의 제 3장에서 만철보다 높은 임금이 중동철도사원에 지불되었다고 기술되었던 점에서도 연료비와 더불어 인건비가 큰 부담이었다고 판단된다.

중동철도의 경영수지(철도손익을 기준으로 하는 수익률1, 그림 4)를 보면, 1910년에 접어들어 적자에서 흑자로 전환되고, 1917년까지 이익이 확대되었다. 이에 따라 수익률의 급상승이 확인될 수 있었다. 그러나 1920년대에 들어서 이익이 축소되고, 1920-21년에는 겨우 적자를 면하는 수준이었다. 총손익을

기준으로 하는 수익률²의 경우, 중동철도는 처음부터 적자경영상태를 보였다. 그 후 철도수입이 늘어나, 1920년대 중반이후 수익률은 제1차 세계대전의 수준을 회복하였다. 즉, 러시아제국의 재무성 하에서는 경영안정화를 달성하였지만, 러시아혁명 후에는 소련측의 주도권이 위협받는 가운데 경영이 불안정해져, 1920년대 중반이후가 되면 다시 경영안정을 달성할 수 있었다. 이러한 점에서 ‘황금시대’가 1920년대였다는 아사다(2012)의 평가는 1920년대 중반이후로 조정되지 않으면 안 된다. 또한 ‘식민지회화사’의 대가로 지불되었던 ‘특별사업지출’(아사다, 2012, p.164)이 1920년대 이후 중국의 특권회수가 진전됨에 따라, 러시아혁명 이전에 비해서 축소되었고, 경영안정화는 더욱 확실한 것이 되었다. 아사다(2012)의 레토릭을 쓰자면, ‘죄’가 회개된 결과 ‘벌’이 가볍게 된 것이다.



[그림 6] 중동철도와 만철의 노동생산성과 영업계수 (단위 : 천 인톤km, %)

자료 : [그림 1]과 동일.

주 : 1. 영업계수 = 비용 ÷ 수입.

2. 노동생산성 = (여객수송량 [인km] + 화물수송량 [톤km]) ÷ 종업원수

이러한 중동철도의 퍼포먼스를 라이벌인 만철의 그것과 비교해본 것이

그림 6이다. 우선, 영업계수를 보면 만철과 중동철도의 격차는 1917년까지 급속히 줄어든 다음에 확대되기는 했지만, 1920년대 중반까지 다시 축소하였다. 이에 비하여 노동생산성에서는 제1차세계대전기에 중동철도가 만철을 넘어섰다. 그림 2에서 블라디보스톡으로부터의 군수품 수송과 우수리 철도용 수송이 급증한 것은 1915-17년이었기 때문에, 그 영향을 입지 않은 1914년에 중동철도의 노동생산성이 이미 만철의 그것과 같은 수준이었다는 점에서, 노동생산성의 향상경향은 부정할 수 없다. 그러나 그 후 이러한 중동철도의 우위는 유지되기에는 커녕 1920년대에는 입장이 역전되었고, 그 격차는 오히려 확대되었다.¹⁾ 노동생산성에서 판단하면, 러시아혁명이 양 철도 간의 승패를 결정지었다고 할 수 있다. 만철을 기반으로 일본측은 중국동북의 장악을 실현하고 괴뢰국인 만주국을 수립하였다. 나아가 만철은 만주국의 종합개발회사가 되어 일본의 화북분리공작을 지원하였다(原朗, 2013; 林采成, 2006). 따라서 만철은 ‘식민지화회사’의 성공사례라고 할 수 있을 것이다. 그렇다면, 결국 매각되지 않을 수 없었던 중동철도는 실로 ‘식민지화회사’의 실패사례라고 할 수 있지 않을까?

이상의 의문은 아사다 씨가 중동철도사연구에서 이루어낸 크나큰 업적에 대한 자그마한 문제제기에 지나지 않는다. 러시아공문서관의 1차사료에 자유롭게 접근할 수 있는 아사다 씨의 활약과 이를 통한 동북아역사에 관한 우리들의 학지(學知)가 더욱 넓어질 것을 기대해 본다.

투고일 : 2013년 12월 11일, 확정일 : 2013년 12월 15일

1) 만철의 경영퍼포먼스에 관해서는 林采成(2013)을 참조하기 바란다.

참고문헌

- 岡部牧夫(2008), 『『大豆經濟』の形成と衰退』, 『南滿州鐵道會社の研究』, 日本經濟評論社.
- 東支鐵道經濟調查局編(各年度版), 『東支鐵道年報』(滿鐵/ハルビン事務所運輸課 譯).
- 麻田雅文(2012), 『中東鐵道經營史: ロシアと「滿州」1896-1935』, 名古屋大學出版會.
- 滿州經濟調查會編(1934), 『滿州經濟統計図表』.
- 滿鐵/ハルビン事務所調査課編(1924a), 『東支鐵道經濟年鑑』.
- 滿鐵/ハルビン事務所調査課編(1924b), 『東支鐵道營業成績』.
- 滿鐵經濟調查會編(1935), 『滿州交通統計集成』.
- 滿鐵總務部勞務課編(1930), 『在滿中國諸鐵道の從業員給与待遇研究』.
- 原朗(2013), 『滿州經濟統制研究』, 東京大學出版會.
- 林采成(2006), 「日中戰爭下の華北交通の設立と戰時輸送の展開」, 『歴史と經濟』 193.
- 林采成(2013), 「滿鐵における鐵道業の展開: 効率性と収益性の視点より」, 『歴史と經濟』 220.